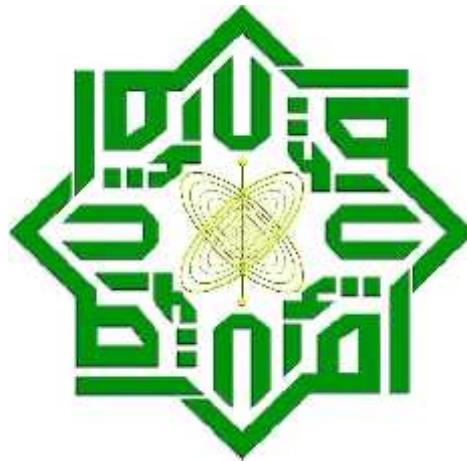


**IMPLEMENTASI PERDA NO 14 TAHUN 2012 TENTANG  
RETRIBUSI IZIN TRAYEK KOTA PEKANBARU (STUDI  
PEMBERIAN IZIN TRAYEK ANGKUTAN UMUM JENIS  
OPLET  
SKRIPSI**

**IRFAN UTAMA PUTRA**  
**NIM. 10975008290**



**PROGRAM S1  
JURUSAN ADMINITRASI NEGARA  
FAKULTAS EKONOMI DAN ILMU SOSIAL  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SULTAN SYARIF KASIM RIAU  
PEKANBARU  
2013**

## **ABSTRAK**

### **IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 14 TAHUN 2012 TENTANG RETRIBUSI IZIN TRAYEK KOTA PEKANBARU”**

*(Study Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet)*

**Disusun Oleh:**

**IRFAN UTAMA PUTRA**

Retribusi Izin Trayek adalah pembayaran atas pemberian kepada pribadi atau badan untuk menyediakan pelayanan angkutan penumpang umum pada satu atau beberapa trayek tertentu. Setiap angkutan yang beroperasi di kontrol oleh pemerintah yang diwakili oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Dalam setiap pelayanan sebagai perangkat penyediaan transportasi di daerah harus menyertakan perizinan izin trayek sebagai kewajiban yang harus dilengkapi untuk beroperasi yang telah di atur di dalam Peraturan Pemerintah. Implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek (Studi Pemberian izin Angkutan umum jenis Oplet). Penelitian ini penting dilakukan karena kecenderungan penurunan yang terjadi pada Pendapatan dari retribusi sehingga mengakibatkan tidak teralisasi dengan baik sektor pendapatan daerah dari retribusi izin trayek.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek Studi Pemberian izin Angkutan Umum Jenis Oplet di Kota Pekanbaru dan untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi pemerintah. Populasi dalam penelitian ini adalah sebanyak 802 orang yang terdiri dari Pejabat Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, Perusahaan Angkutan Umum serta Pemilik Angkutan Umum. Teknik penarikan sampel pada penelitian ini untuk pegawai dinas penulis menggunakan teknik purposive random sampling dan untuk masyarakat menggunakan teknik slovin sampel, sehingga mendapati sampel 90 orang. Untuk itu, dari hasil penelitian Dinas Perhubungan Komunikasi dan informatika dalam pemberian izin angkutan umum jenis oplet yang didasarkan pada Perda No. 14 Tahun 2012 dilaksanakan dalam bentuk Program Pembinaan, dan pengawasan hasilnya kurang baik sesuai dengan hasil rekapitulasi jawaban sampel dari penelitian yang di kategorikan 53,8% yang dilakukan

dalamrealisasiimplementasikebijkandapatdijabarkandalamtahapankegiatanmeliputi,  
Komunikasi, Sumberdaya, Disposisi, danStruktur birokrasi.

*Kata Kunci: Implementasi Peraturan Daerah*

## KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas segala rahmat dan hidayah-Nya,

sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi ini

berjudul **“IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 14 TAHUN 2012 TENTANG RETRIBUSI IZIN TRAYEK KOTA PEKANBARU (STUDI PEMBERIAN IZIN ANGKUTAN UMUM JENIS OPLET)”**.

Shalawat beserta salam semoga tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW, dialah Nabi yang membawa umatnya dari jaman jahiliyah ke zaman keemasan islam dengan penuh ilmu pengetahuan yang arif dan bermanfaat bagi kehidupan manusia.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan, tentunya dengan maksud guna penyempurnaan skripsi ini. Sehubungan dengan itu,

pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada berbagai pihak yang telah membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini, mudah-mudahan mendapat pahala di sisi Allah SWT. Dengan segala kerendahan hati, penulis menghaturkan banyak terima kasih kepada:

1. Allah SWT karena dengan ridho-Nyalah penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

2. Terima kasih Tak Terhingga Buat Kedua Orang Tua Tercinta Ayahanda (Syahril Sulaeman) dan Ibunda (Rifda S.Pd), serta Kakanda (Nadya Eka Putri S.Pdi\* Inshaallah. Amin) serta Kakanda (Muhammad Ridho S.Kom). atas segala jasa dan tak pernah lelah mendidik penulis dan selalu mendukung penulis serta pengertian selama penulis mengikuti pendidikan perkuliahan dan penyelesaian karya ilmiah ini.
3. Bapak Prof. Dr. H. M. Nazir selaku Rektor Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.
4. Bapak DR. Mahendra Romus, SP, M.Ec selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.
5. Bapak Afrizal, S.Sos, M.Si selaku Ketua Jurusan Administrasi Negara dan Bapak Rusdi S.Sos selaku Sekretaris Jurusan Administrasi Negara Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.
6. Ibu Ikwani Ratna SE, M.Si selaku dosen pembimbing yang telah banyak meluangkan waktu serta fikir dan dalam membimbing penulis guna penyelesaian skripsi ini.
7. Bapak dan Ibu dosen Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial yang telah memberikan ilmu pengetahuan kepada penulis selama mengikuti perkuliahan di Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.

8. Pihak instansi-instansi yang terkait dalam pembuatan skripsi ini terutama pada Kepala Bagian Angkutan Darat yang di kepalai oleh Bapak Sunarko Atd, MT Seksi Angkutan Jalan Bapak Yuniato dan para pegawai yang banyak membantu saya dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Terima Kasih kepada adinda Dede Triani Wesman yang telah menemani penulis selama ini, memberikan dukungan dan motivasinya
10. Terima Kasih kepada semua Sahabat dan teman-teman kuliah, Terutama kepada Titah Fillardi S.P, Fariz Ramadhan S.H, Abang Martin Saputra, S.Sos Al hafizzudin, S.Sos dan Saputra berikan pada penulisan teman-teman perjuangan penulis, terutama Lokal Cangkatan 2009 Jurusan Administrasi Negara dan Lebai Comunity yang banyak memberikan motivasi kepada penulis dalam penulisan skripsi ini, serta buat semua teman-teman yang tidak bisa penulis sebutkan namanya satu-persatu, you're all my best friend.

Dan akhirnya atas segala bantuan semua pihak, penulis ucapkan terima kasih sebesar-besarnya, semoga semua ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

**Pekanbaru, 11 Okt 2013**  
**Penulis,**

**IRFAN UTAMA PUTRA**  
**NIM: 10975008290**

## DAFTAR ISI

### LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSIH

### LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSIH

ABSTRAKSI .....	i
KATA PENGANTAR .....	ii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL .....	vi
DAFTAR GAMBAR .....	x

### BAB I : PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang .....	1
1.2 Rumusan masalah .....	15
1.3 Tujuan dan penelitian .....	16
1.4 Kegunaan penelitian .....	16
1.5 Sistematika penulisan .....	17

### BAB II : TELAAH PUSTAKA

2.1 Perda No. 14 Tahun 2012 .....	19
2.2 Retribusi daerah .....	21
2.3 Kebijakan publik .....	23
2.4 Implementasi kebijakan .....	26
2.5 Faktor pendukung implementasi kebijakan .....	30
2.6 Faktor penghambat implementasi kebijakan.....	32
2.7 Transportasi.....	33
2.8 Indikator Penelitian .....	34
2.9 Penelitian terdahulu.....	38
2.10 Kerangka berfikir.....	39
2.11 Defenisi konsep .....	41
2.12 Konsep operasional.....	42
2.13 Operasional Variabel .....	42

### BAB III : METODE PENELITIAN

3.1 Tipe penelitian.....	44
3.2 Tempat dan waktu penelitian .....	44
3.3 Jenis dan sumber data .....	44
3.4 Populasi dan Sampel .....	46
3.5 Teknik pengumpulan data.....	47
3.6 Teknik analisa data.....	48

<b>BAB IV</b>	<b>: GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN</b>	
4.1	Gambaran singkat sejarah Kota Pekanbaru .....	50
4.2	Letak Geografis Kota Pekanbaru .....	52
4.3	Sejarah singkat Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru .....	43
4.4	Uraian tugas bagian.....	54
4.5	Visi dan Misi Dinas Perhubungan .....	58
<b>BAB V</b>	<b>: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
5.1	Identitasresponden .....	59
5.1.1	Identitas Responden Menurut jenis kelamin	59
5.1.2	Identitas Tingkat umur sampel .....	60
5.1.3	Identitas Responden Menurut Tingkat Pendidikan .....	61
5.2	Implementasi Peraturan daerah nomor 12 tahun 2012 tentang retribusi izin trayek	62
5.2.1	Analisisvariabelkomunikasi.....	63
5.2.2	Analisis Variabel Sumber Daya .....	74
5.2.3	Analisis Variabel Kecendrungan .....	84
5.2.4	Analisis Variabel Struktur Organisasi .....	91
5.2.5	Rekapitulasi Tanggapan Responden Terhadap Implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek di Kota Pekanbaru .....	96
5.3	Kendala yang dihadapi pemerintah Kota Pekanbaru dalam implementasi peraturan daerah nomor 12 tahun 2012 tentang retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru	
<b>BAB VI</b>	<b>: KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
6.1	Kesimpulan .....	102
6.2	Saran .....	104

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **DAFTAR LAMPIRAN**





# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Sejak dahulu kala transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat. Hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam. Pengangkutan barang-barang dilakukan dalam jumlah kecil serta waktu yang ditempuh lama sekali. Antara tahun 1800-1860, transportasi telah mulai berkembang dengan dimanfaatkannya sumber tenaga mekanis seperti kapal uap, kereta api dan lain sebagainya yang banyak digunakan dalam dunia perdagangan. Pada tahun 1860-1920 telah ditemukan kendaraan bermotor berupa pesawat terbang, pada masa ini angkutan kereta api dan jalan raya memegang peranan penting pula. Kemudian, dalam tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya dengan system transportasi multi modal.

Pengangkutan/ transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan dan penghidupan baik di bidang ekonomi, social budaya, politik maupun pertahanan dan keamanan Negara. Sistem pengangkutan harus ditata dan terus menerus disempurnakan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan masyarakat. Angkutan menyanggah peran sebagai penunjang dan pemacu bila

angkutan dipandang dari sisi melayani dan meningkatkan pembangunan. Selain itu angkutan juga melayani dan mendorong berbagai kebutuhan lain. Disisi lain, peran sebagai pemicu disandang apabila angkutan dipandang sebagai pembangkit perkembangan. Dalam hal ini keberadaan pengangkutan adalah sebagai “Pelopor” terjadinya perkembangan dan pertumbuhan wilayah (Suwardjoko P. Warpani, 2002)

Lahirnya Undang-Undang Otonomi daerah Tahun 2004 (Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah) bertujuan untuk mensejahterakan masyarakat yang seluas-luasnya. Pelaksanaan otonomi daerah sumber keuangan dapat berasal dari Pendapatan Asli Daerah, Dana Perimbangan (DBH, DAU, dan DAK) dan pinjaman daerah, dekonsentrasi dan tugas tugas pembantuan tiga sumber pertama langsung dikelola langsung oleh Pemerintah Pusat melalui kerja sama dengan Pemerintah Daerah melalui APBD.

Salah satu fungsi pemerintah adalah memberikan pelayanan pada masyarakat, yang mana pelayanan ini bidangnya sangat banyak yang salah satunya adalah pelayanan dalam bidang transportasi, dan dilakukan pemerintah dengan jalan memberikan sarana penunjang bagi kenyamanan masyarakat, maka dari itu perlu adanya pembangunan dalam bidang transportasi yang dilakukan pemerintah dengan jalan menambah jumlah armada angkutan umum serta fasilitas penunjangnya, salah satu pembangunan transportasi yang dilakukan oleh pemerintah adalah penyediaan

terminal bagi pengguna angkutan umum, serta penyediaan angkutan yang aman lainnya.

Dalam melaksanakan segala tugas yang berhubungan dengan kelancaran arus lalu lintas ini adalah aparat yang berhubungan dengan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan ini yaitu Dishubkominfo (Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika) yang harus mampu dan mengurus segala urusan rumah tangganya sendiri yang mana segala pertanggung jawaban sepenuhnya diberikan langsung kepada Walikota. .

Seperti diketahui bahwa di Kota Pekanbaru memiliki berbagai macam angkutan umum yang melayani masyarakat dalam bidang transportasi, mengoperasikan armadanya harus memiliki izin trayek oleh setiap angkutan umum terutama yang melakukan rute antar kota dalam Provinsi yang harus mendapat izin dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru akan tetapi pada saat ini masih di jumpai oleh banyak angkutan umum tidak memiliki yang disebabkan dengan berbagai hal, seperti lamanya waktu penyelesaian dan masalah lainnya. Hal tersebut selain merugikan masyarakat sebagai pengguna pelayanan dan gagalnya program dari pemerintah dalam merealisasikan pendapat dari sektor Retribusi izin trayek.

Adanya kebijakan yang mengatur tentang trayek angkutan umum dalam kota di kota pekanbaru tentu merupakan hal yang penting bagi penduduk dan perkembangan kota dan diharapkan dapat menciptakan kelancaran dan kenyamanan dalam pelayanan umum. Kota pekanbaru merupakan kota yang dinamis bila dilihat dari tingkat perkembangan penduduknya (bahkan pada tahun 2015 Kota Pekanbaru

diprediksi akan menjadi Kota Metropolitan). Berdasarkan dari BPS Provinsi Riau Penduduk Kota Pekanbaru sudah mencapai 799.312 jiwa. Hal ini disebabkan selain ibukota provinsi yang mempunyai berbagai macam kegiatan, Kota Pekanbaru juga mengalami perkembangan yang sangat pesat dalam sektor perkebunan, industri, perdagangan dan jasa. Semua sektor diatas harus didukung pula dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi kota yang baik dalam masyarakat. akan tetapi infrastruktur jalan tidak meningkat secara signifikan dan oleh sebab itu system angkutan umum lebih diperhatikan agar tidak mengganggu jalur perekonomian, agar selaras dengan kemajuan dan ditunjang dengan transportasi yang mendukung kemajuan daerah penulis menyajikan Jumlah angkutan Umum selama lima tahun terakhir di Kota Pekanbaru, dapat dilihat di tabel berikut :

**Tabel I.1 Perkembangan Jumlah Angkutan Umum yang terdaftar di Pemerintah Kota Pekanbaru Tahun 2010-2012**

<b>Tahun</b>	<b>Oplet</b>	<b>Taksi</b>	<b>Bus Kota</b>	<b>Busway</b>
2010	1869	911	119	-
2011	1123	711	89	20
2012	824	830	65	20

**Sumber** : Dishubkominfo Kota Pekanbaru 2012

Dari data tabel di atas dapat diketahui bahwa jumlah angkutan umum yang paling banyak untuk tiga tahun terakhir adalah oplet dengan berbagai jurusan pada tahun 2010 dengan 1869 unit armada, sedangkan untuk taksi pada tahun yang sama 911 unit armada, karena dengan banyaknya jumlah angkutan umum yang melayani

masyarakat di Kota Pekanbaru itu dengan keterbatasan penulis hanya membahas mengenai angkutan umum dengan jenis Oplet saja yang dinaungi oleh 20 perusahaan oplet.

Dapat juga dilihat Penurunan jumlah armada Angkutan oplet yang beroperasi mengalami penurunan yang signifikan, hal tersebut setelah beroperasinya SAUM ( System Angkutan Umum Massal ) atau Trans Metro di Pekanbaru seiring kesepakatan bersama antara Departemen Perhubungan dengan Pemerintah Kota Pekanbaru No.AJ. 206/2/6/DRJD/2007/ No. 06/WK/III/2007 tentang perencanaan, pembangunan dan pengoperasian system angkutan umum massal di kota pekanbaru yang beroperasi di jalur utama kota dan berhimpitan dengan trayek oplet dan bus kota yang ada juga memperparah yang kondisi trayek kota yang ada pada saat ini, selain hal tersebut diketahui terdapatnya angkutan oplet yang beroperasi

Selanjutnya untuk mengetahui penerimaan pajak daerah dari izin trayek selama kurun waktu tiga tahun pada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu.

**Tabel I.2. Penerimaan Izin Trayek tahun 2010-2012**

<b>Tahun</b>	<b>Target</b>	<b>Realisasi</b>	<b>%</b>
2010	28.000.000.00	24.090.000.00	82,1%
2011	28.000.000.00	23.890.000.00	75%
2012	25.000.000.00	19.289.000.00	70%

**Sumber :** Dishubkominfo Kota Pekanbaru 2012

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa penerimaan pemasukan dari izin trayek dalam kurun waktu tiga tahun terakhir mulai kurang memenuhi target yang telah ditetapkan. Hal ini menandakan masih banyak kendaraan angkutan tidak

melakukan pengurusan izin trayek sehingga berpotensi dalam mengurangi PAD dari objek Retribusi izin trayek jenis angkutan oplet.

Data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru terdapat 20 Pengusaha Oplet yang berada di Kota Pekanbaru. Ke 20 perusahaan itu tergabung di dalam Organda (Organisasi Angkutan Darat) didalam sebagai sebuah organisasi yang telah lama bermitra dengan Dinas Perhubungan semenjak masih menggunakan nama DLLAJR(Departemen Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya.

Dinas Perhubungan yang dalam hal ini Sub Dinas Angkutan Darat tidak akan berlangsung baik tanpa adanya peran Perusahaan Oplet, Perusahaan Oplet merupakan pemilik izin trayek sesuai dengan Surat Keputusan dari WalikotaMadya Kepala Daerah Tingkat II Pekanbaru Nomor 551.21/DLLAJ-AT/564 Tentang Pengelolaan Trayek Mobil Angkutan Penumpang Umum. Menurut data yang diperoleh izin trayek mobil angkutan penumpang umum pada saat ini berjumlah 20 Perusahaan, data lebih lengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 1.3. : Nama Perusahaan dan Pemilik Perusahaan Oplet yang berada Di Kota Pekanbaru**

No	NAMA PERUSAHAAN	NAMA PEMILIK	MENURUT IZIN
1	PO.ASIA	Arlis	72 Unit
2	PO.Beringin Jaya	H. Alberty Pong	149 Unit
3	PO.Bayu Putra	Yusnaeni Pong S,Sos	289 Unit
4	PO.Dwi Guna	H. Mansyur	114 Unit
5	PO.Dwi Buana	B. Basri	175 Unit
6	PO.Famili Kita	Johnny Yusak	73 Unit
7	PO.Kerinci Indah	Hj. Chadijah	63 Unit
8	PO.KUPANG	Rustam	189 Unit
9	PO.Karya Very	Hermasyah	24 Unit
10	PO.KOPARI	B. Basri	171 Unit
11	PO.MONAS	Ade Suryono Monats, SH	48 Unit
12	PO.Putra Riau Utama	Syahril S	100 Unit
13	PO.Roda Mas	Rifda	48 Unit
14	PO.TUAHTA	MP. Sinuruya	21 Unit
15	PO.Tiga Saudara	HJ. Asnawati Taher	101 Unit
16	PO.Tampan Indah Jaya	Purnawan Condro Guno	13 Unit
17	PO.Trio Trans	M. Syukur	100 Unit
18	PO.Trio Trans Abadi	Jon. Hendra	96 Unit
19	PO.Samako	Dra. Danni Ronosari	6 Unit
20	PO.Sumber Jaya	Astuti	17 Unit

*Sumber : Dishubkominfo Kota Pekanbaru 2012*

Berdasarkan tabel diatas jumlah perusahaan oplet yang berada di Kota Pekanbaru berjumlah 20 Perusahaan, yang pada awalnya terbentuknya perusahaan sebagai pengkordinasian kendaraan yang berada dikota pekanbaru dengan banyaknya jumlah kendaraan.



Selanjutnya dapat juga diketahui bahwa, ada beberapa kegiatan pembinaan oleh Sub Dinas angkutan Darat pada seluruh supir maupun Perusahaan guna peningkatan pelayanan pada masyarakat antara lain :

1. Memberikan bimbingan teknis pada seluruh supir angkutan umum yang ada di Kota Pekanbaru kerjasama dengan Organda
2. Memeriksa kelengkapan bagi pengemudi angkutan umum seperti SIM dan STNK serta surat lainnya.
3. Memberikan pengarahan mengenai rambu-rambu lalu lintas bekerja sama dengan Polisi Lalu Lintas Kota Pekanbaru

Untuk dapat meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, Sub Dinas angkutan Darat Kota Pekanbaru juga melakukan penertiban terhadap izin trayek Oplet di Kota Pekanbaru yaitu dengan memeriksa izin trayeknya setiap tiga bulan sekali. Agar terciptanya iklim yang kondusif dan juga menjaga agar terpenuhi target dari retribusi yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah yang telah tertuang dalam Perda No. 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek.

Peranan Dinas perhubungan dalam melaksanakan pengawasan terhadap angkutan darat pada saat ini sudah baik, beberapa kasus dilihat dari razia yang dilakukan dinas perhubungan. Menurut data yang peneliti peroleh dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 1.4.:Perkembangan Hasil Razia Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru untuk Jenis Angkutan Umum Periode ( 2010-2012 )**

<b>Tahun</b>	<b>Oplet</b>	<b>Taksi</b>	<b>Bus Kota</b>	<b>Busway</b>
2010	210	160	60	-
2011	113	140	52	-
2012	60	80	40	-

Sumber: Dishubkominfo Kota Pekanbaru 2012

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan yang di tilang dalam setiap razia mengalami penurunan dari tahun ke tahun. Hal tersebut menandakan baiknya pengawasan yang dilakukan oleh dinas perhubungan dalam melaksanakan ketertiban berlalu lintas untuk angkutan umum yang terdapat di pekanbaru, dan dapat diketahui dalam razia yang dilakukan oleh dinas perhubungan ditemukan berbagai penyebab kasus-kasus yang ditemukan antara lain, pelanggaran ketebalan kaca film (25 Kasus), tidak menggunakan Sim(19 Kasus), dan juga surat izin trayekn(16 Kasus) telah habis periode sebagai pengguna salah satu angkutan resmi di kota pekanbaru.

Dalam rangka pengembangan Kota Pekanbaru sebagai ibukota Provinsi Riau yang merupakan pusat dari kegiatan masyarakat. Pemerintah melalui dinas perhubungan telah menetapkan terminal terpadu sebagai penunjang, dengan ditetapkan terminal seperti Terminal Rumbai, Terminal Pasar Senapelan( Pasar Kodim), akan tetapi dengan terkucilkannya peran dari oplet karena perubahan zaman Peralihan ke Trans Metro (Busway) banyak terdapat terminal bayangan seperti di daerah Pintu Angin, Harapan Raya.

Sehubungan dengan banyaknya terjadi pelanggaran dalam di dalam tatanan punggutan wajib retribusi, Maka Pemerintah Daerah telah mengeluarkan Pembaharuan dari Peraturan Daerah Nomor 09 Tahun 2009 ke Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tetang Retribusi Izin Trayek. Tujuan dikeluarkannya Peraturan Daerah tersebut adalah mengoptimalkan pendapatan asli daerah dari sektor transportasi yang pada Peraturan sebelumnya tidak dapat berlangsung secara optimal. Berikut disajikan beberapa izin trayek yang terdapat di kota pekanbaru beserta kendaraan yang memiliki izin maupun yang tidak memiliki izin:

**Tabel 1.5. Jumlah kendaraan umum yang memiliki izin trayek dan tidak (2010-2012)**

No	Trayek	Tahun 2010		
		Izin trayek		
		Jumlah memiliki	Jumlah tidak memiliki	Jumlah
1	Terminal Pasar Rumbai - Danau Buatan	24	3	27
2	Terminal Pasar Rumbai- Umban Sari	32	5	37
3	Terminal Rumbai - Unilak	19	3	22
4	Terminal Rumbai – Terminal Pasar Senapelan	89	4	93
5	Terminal Senapelan - Tampan	132	2	134
6	Terminal Senapelan - Rintis	19	3	22
7	Terminal Senapelan - Tanjung Rhu	20	-	20
8	Terminal Senapelan - Tanjung Rhu Via Sudirman	31	3	34
9	Terminal Senapelan - Sukajadi	32	2	34
10	Terminal Senapelan - Sukajadi Via Teratai	54	10	64
11	Terminal Senapelan - Labuh baru	42	2	44
12	Terminal Senapelan - Gobah	15	2	17

13	Terminal Senapelan - Pintu angin	34	4	38
14	Terminal Senapelan – Tangkerang	14	-	14
15	Nangka – Simpang Panam	195	5	200
16	Terminal Pasar Sail	-	-	
17	Kulim	20	4	24
	Jumlah	773	51	824

**Sumber** : Dishubkominfo Kota Pekanbaru 2012

Berdasarkan tabel diatas maka diketahui dari beberapa jumlah kendaraan yang ada masih terdapat tidak melakukan perpanjangan izin trayek, hal ini menandakan masih lemahnya pengawasan terhadap kendaraan umum yang ada di Kota Pekanbaru, sementara menurut datatabel 1.4 sebelumnya yang diperoleh dari Dinas Perhubungan terjadinya bahwa terjadinya penurunan tingkat ketertiban lalu lintas di khusus di dalam para pemilik angkutan memperpanjang izin trayek dalam periode tertentu terdapat 16 kasus.

Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru merupakan salah satu instansi pemerintahan yang mempunyai tugas penting dalam memproses penerbitan Izin Trayek angkutan umum yang berada di luang lingkup Kota Pekanbaru dan oleh sebab itu Dinas Perhubungan komunikasi dan informatika mempunyai standar operasional prosedur (SOP) Perizinan Trayek di Kota Pekanbaru dalam pelayanan Perpanjangan Retribusi Izin Trayek.

**Tabel 1.6. :Standar Operasional Prosedur (SOP) Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru**

• Dasar Hukum	:	Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek
• Ketentuan Umum Deskripsi Pelayanan/perizinan jangkawaktu berlakunya	:	1. Surat Izin Trayek (SK) Masa Berlaku Sebelumnya 2. Kartu Pengawasan (KP) Masa Berlaku 1 (satu) Tahun
• Persyaratan	:	1. Kartu Pengawasan Asli 2. Photocopy STNK 3. Memperlihatkan KTP sesuai dengan STNK 4. Memperlihatkan SK Izin Trayek 5. Memperlihatkan Buku Uji
• Prosedur Pelayanan	:	Pemohon > Loker (Trayek)> Adminitrasi >Selesai
• Biaya	:	a. Tarif Perpanjangan Izin 1. Mobil penumpang umum/oplet/tahun Rp.30.000 2. Bus kota sedang/kendaraan/tahun Rp. 60.000 3. Bus kota besar/Kendaraan/tahun Rp.100.000 4. Taksi/Kendaraan/tahun Rp. 50.000 5. Bajaj/kendaraan/tahun Rp. 20.000
• Waktu Penyelesaian	:	a. Surat Izin Trayek : 5 Hari Kerja
• Lokasi Pengurusan	:	Kantor Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika Kota Pekanbaru

*Sumber: Dishubkominfo Kota Pekanbaru 2012*

Analisis Standar operasional prosedur (SOP) bertujuan sebagai referensi dari proses segala tahap dalam perpanjangan kepengurusan Izin Trayek sehingga Pemilik angkutan tidak bingung dalam proses perpanjanga Izin tayek, selanjutnya untuk mewujudkan visis dan misi pelayanan Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika tersebut ditetapkan tujuan, sasaran, kebijakan, program dan kegiatan dalam pencapaian Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika.

Untuk mengetahui lebih jelas mengenai besaran biaya dalam perpanjangan retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru dalam penjelasannya biaya yang mesti dikeluarkan pemohon adalah sebesar Rp.30.000,- akan tetapi di dalam kejadian sebenarnya pemohon dikenakan biaya sebesar Rp. 55.000,- setelah peneliti melihat jauh di konfirmasi langsung kepada salah satu Pemilik Perusahaan Oplet,

Data di perkuat hasil wawancara yang dilakukan pada tanggal 5 Oktober 2013 dengan Pemilik Perusahaan Oplet Roda Mas Ibu Rifda Di kediaman, Mengatakan :

Biaya yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan kepada kami perusahaan oplet sebesar Rp. 55.000 per unit kendaraan, kami mengetahui hal tersebut kami hanya tidak mau apa yang jadi keperluan kami dipersulit sehingga kami tidak mempermasalahkan hal tersebut..”

Hasil pengamatan penulis bahwa Pemilik Angkutan Umum ( PAU) jenis oplet yang berada di Kota Pekanbaru sudah banyak mengetahui tentang perpanjangan izin trayek akan tetapi masih terdapat angkutan yang tidak memperpanjang retribusi tersebut. karena hal tersebut sebelumnya sudah di informasikan sebelum angkutan beroperasi. Dalam ketentuan yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan dengan Perusahaan oplet (PO)

Data di perkuat hasil wawancara yang dilakukan pada tanggal 12 Februari 2013 dengan Kasubag Angkutan Darat Di Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menyatakan:

“...Memang benar, tapi hal tersebut harusnya menjadi tanggung jawab perusahaan oplet karena itu sudah menjadi kewajiban mereka, sebagai pemilik dari izin harus melaporkan setiap angkutan yang beroperasi di dalam jalurnya..”

Wawancara yang dilakukan penulis dengan salah satu pemilik Perusahaan Oplet sebagai Pemilik trayek pada tanggal 15 Februari 2012 di kediaman narasumber menyatakan:

“...Memang, menurut data yang saya punyai sebagai pemilik trayek terdapat kendaraan angkutan yang tidak memperpanjang izin tetapi masih beroperasi, karena jika mau memperpanjang izin trayek memang melalui perusahaan, hal ini dikarenakan jarang nya razia dari dinas perhubungan sehingga pemilik angkutan itu merasa tidak menghiraukan kewajiban mereka..”

Hal ini menandakan masih lemahnya pengawasan dalam implementasi kebijakan Perda No. 14 Tahun 2012 terhadap angkutan oplet di Kota Pekanbaru, yang mana bisa dilihat dari gejala yang ditemui dilapangan antara lain :

1. Terindikasinya bahwa masih banyak pengemudi angkutan oplet yang tidak mematuhi izin yang terlihat di sepanjang terminal bayangan
2. Kurangnya sosialisasi dari Dinas Perhubungan mengenai Perda No. 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek dan sanksi yang diberikan sehingga pemilik angkutan
3. Masih minim pegawai pengawasan retribusi izin trayek oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika sebagai penjabaran standar operasional kerja
4. Terlihat bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan tidak optimal karena hanya dilakukan sementara waktu saja tidak rutin dilakukan sehingga banyak kendaraan angkutan oplet yang tidak memiliki izin berkeliaran di jalan Kota Pekanbaru.

Sesuai dengan prinsip pelayanan yang mana harus bersifat transparan dan terbuka serta harus tepat waktu maka diketahui dalam pemberian izin dengan biaya lebih mahal namun dengan waktu yang lebih cepat.

Atas latar belakang yang telah dipaparkan diatas untuk melihat kebijakan apakah yang mengatur tentang pengawasan retribusi izin trayek sudah mencapai titik yang diharapkan. Maka dari itu penulis tertarik untuk menjadikanya penelitian dengan mengambil judul :” **Implementasi perda No 14 tahun 2012 Tentang Retribusi izin Trayek di Kota Pekanbaru (Studi Pemberian Izin Trayek Angkutan Umum Oplet Di Kota Pekanbaru)**”

## **1.2. Perumusan Masalah**

Peneliti dalam penelitian ini membatasi masalah pada Pembinaan dan Pengawasan Retribusi Izin Trayek oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru pada objek Retribusi Izin Trayek sebagai fokus Penelitian ini

Sebagaimana yang telah dijelaskan pada latar belakang, belum memaksimalkan peranan Sub Dinas Angkutan Darat Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam pemberian pelayanan terhadap masyarakat, sehingga dapat mengakibatkan mencapai atau merealisasikan PAD dalam bidang retribusi izin trayek tersebut. Karena para pemilik angkutan umum tidak membayar retribusi atas izin trayek dan tidak dilakukannya pembinaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan maka oleh sebab itu penulis merumuskan masalah pokok yaitu :



1. Bagaimana Implementasi Perda No 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi izin Trayek Kota Pekanbaru (Studi Pemberian Izin Trayek Angkutan Umum Dalam Kota Jenis Oplet di Kota Pekanbaru)?
2. Kendala-kendala apa saja yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam Implementasi Peraturan Pemerintah Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek ( Studi Pemberian Izin Angkutan Oplet di Pekanbaru)?

### **1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

#### **1. Tujuan dari penelitian**

Bertolak pada rumusan masalah diatas, adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui dan menjelaskan implementasi peraturan daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek Khususnya Pemberian izin trayek di Kota Pekanbaru.
- b. Untuk mengetahui Kendala-kendala dalam implementasi-implementasi Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek Khususnya Pemberian izin trayek jenis oplet di Dinas Perhubungan di Kota Pekanbaru.

#### **1.4 Kegunaan Penelitian**

Adapun mamfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Untuk menambah wawasan dan pengetahuan penulis dalam bidang Ilmu adminitrasi pada Umumnya

- b. Bahwa dari penelitian ini dapat menjadi informasi dan data sekunder bagi kalangan akademis.
- c. Kepada Instansi terkait, bahwa dengan adanya penelitian ini agar bias menjadi pedoman/dasar untuk melakukan perbaikan di dalam pelaksanaan pembinaan dan pengawasan agar permasalahan ini tidak terulang lagi, maka perda dilaksanakan sesuai dengan harapan memacu peningkatan PAD dan terbentuknya suatu ketertiban dan keindahan di dalam pembagunan.

### **1.5Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan penelitian ini terdiri dari tiga bab dan sub bab antara lain meliputi :

#### **BAB I            PENDAHULUAN**

Dalam bab ini akan di bahas masalah yang berhubungan dengan Latar belakang masalah, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan dan manfaat dari penelitian, serta sistematikan penulisan.

#### **BAB II           TELAAH PUSTAKA**

Dalam bab ini akan di bahas mengenai teori-teori yang dijadikan pedoman dalam melakukan penelitian serta hipotesis yang ,merupakan jawaban sementara terhadap permasalahan dalam penelitian ini serta kerangka berfikir.

#### **BAB III          METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini penelitian berisikan tentang jenis penelitian, lokasi dan waktu penelitian, populasi dan sampel, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data dan analisis data.

#### **BAB IV        GAMBARAN UMUM PENELITIAN**

Kemudian bab ini menguraikan mengenai gambaran umum kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, DPC Organda dan Perusahaan Oplet.

#### **BAB V        HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini penulis mencoba merangkum pembahasan dan hasil penelitian yang dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

#### **BAB VI        KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini berisikan kesimpulan dan saran terhadap penelitian yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Perda No. 14 Tahun 2012**

Menurut UU No. 10 Tahun 2004 tentang pembentukan peraturan perundangan-undangan peraturan daerah adalah peraturan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dengan persetujuan bersama kepala daerah. Peraturan daerah untuk tiap daerah tidak sama, karena disesuaikan dengan kondisi daerah masing-masing. Untuk melaksanakan peraturan daerah tidak boleh bertentangan dengan kepentingan umum, peraturan daerah lain dan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Dasar hukum pembentukan peraturan daerah.

Perda dibentuk karena ada kewenangan yang dimiliki oleh daerah otonom dan perintah dari peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Kewenangan yang dimaksud adalah kewenangan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 Tentang Pembagian Urusan Antara Pemerintah, Pemerintahan Provinsi dan Pemerintahan Kabupaten/Kota.

Maka dalam melaksanakan tugas dan fungsi di Kota Pekanbaru dibentuk sebuah perda yang khusus mengurus tentang Retribusi Izin Trayek, agar terciptanya tata kelola retribusi perizinan yang maksimal dan dapat memenuhi sumber pemasukan asli daerah dari sektor retribusi izin trayek.

Menurut Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2012

Tentang Retribusi Izin Trayek, antara lain:

No	BAB	Pasal	Ayat
1.	(1)Ketentuan Umum	1	(1) Dinas adalah Dinas Teknis yang ditunjuk. (2) Pejabat adalah pegawai yang diberi tugas tertentu dibidang retribusi daerah sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku (3) Angkutan adalah pemindahan orang/barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan (4) Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan barang dengan kendaraan umum dijalan (5) Wajib Retribusi adalah orang pribadi atau badan yang menurut peraturan perundang-undangan Retribusi Daerah diwajibkan untuk melakukan pembayaran retribusi.
2	(8)Penentuan Pembayaran, Tempat Pembayaran, Angsuran dan Penundaan Pembayaran	11	(1) Pemungutan retribusi tidak dapat diborongkan (2) Penentuan pembayaran retribusi dilakukan pada waktu dan tempat pembayaran yang telah ditentukan dalam surat ketetapan retribusi daerah( SKRD) atau dokumen lain yang dipersamakan (3) Dokumen lain yang dipersamakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa karcis,kupon dan kartu langganan (4) Dalam hal wajib pajak retribusi tertentu tidak membayar tepat pada waktunya atau kurang membayar, dikenakan sanksi adminitratif berupa bunga 2% (dua persen) setiap bulan dari retribusi yang terutang yang tidak atau kurang dibayar dan ditagih dengan menggunakan STRD (5) Penagihan retribusi terutang sebagaimana dimaksud pada ayat (4) didahului dengan teguran (6) Hasil pemungutan retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat(2) disetor ke Kas Daerah (7) Retribusi dipungut oleh instansi yang ditunjuk oleh walikota
		12	(1) Pembayaran retribusi yang terhutang harus dilunasi sekaligus (2) Tata cara pembayaran, penyeteroran dan tempat pembayaran retribusi akan diatur lebih lanjut dengan peraturan walikota
		13	(1)Pembayaran retribusi sebagaimana dimaksud dalam pasal 12 diberikan tanda bukti pembayaran (2)Setiap pembayaran dicatat dalam buku penerimaan
		14	(1)Pembayaran retribusi dilakukan di kas daerah atau tempat lain yang ditunjuk oleh walikota (2)Dalam hal pembayaran dilakukan di tempat lain yang ditunjuk, maka hasil penerimaan retribusi harus disetor ke Kas daerah selambat-lambatnya 1 x 24 jam atau dalam waktu yang telah ditentukan oleh walikota
		15	(1) Bagi PO yang telah memiliki izin trayek untuk periode yang telah ditetapkan wajib memperpanjang izin trayek/kartu pengawasan setiap kendaraan setiap tahun pada waktunya dengan melampirkan dokumen kendaraannya yang masih berlaku untuk diperpanjang izin trayeknya
3	(3) Penagihan	7	(1) Dalam hal wajib retribusi tertentu tidak membayar tepat pada waktunya atau kurang membayar, dikenakan sanksi adminitratif berupa bunga sebesar 2%(dua persen) setiap bulan dari retribusi yang terutang yang tidak atau kurang dibayar dan ditagih dengan menggunakan STRD (2)Penagihan retribusi terutang sebagaimana dimaksud pada ayat 1

			didahului dengan surat teguran (3) Surat teguran lainnya sebagaimana yang dimaksud pada ayat 1 dikeluarkan oleh walikota atau pejabat yang ditunjuk
4	(15) Pemeriksaan	22	(1) Walikota berwenang melakukan pemeriksaan untuk menguji kepatuhan pemenuhan kewajiban retribusi daerah dalam rangka melaksanakan peraturan perundang-undangan Retribusi Daerah
5	(5) Sanksi Administratif	23	(1) Dalam hal wajib Retribusi tidak dapat membayar tepat pada waktunya atau kurang bayar, dikenakan sanksi administratif berupa bunga sebesar 2% setiap bulan dari besarnya retribusi yang terutang (2) Sanksi administratif lainnya yang dapat dikenakan kepada wajib retribusi dapat berupa : a. Pencabutan izin perusahaan b. Pencabutan izin operasi dan atau c. Izin trayek serta rekomendasi pencabutan izin usaha

*Sumber: Perda Nomor 14 tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek*

## 2.2 Retribusi Daerah

Penerimaan Pemerintah diartikan sebagai penerimaan pemerintah dalam arti seluas-luasnya yaitu meliputi penerimaan pajak, penerimaan yang diperoleh dari Retribusi, Penerimaan yang diperoleh dari hasil penjualan barang dan jasa yang dimiliki dan dihasilkan oleh pemerintah, peminjaman Pemerintah

Pajak adalah iuran kepada negara yang dipaksakan yang terutang oleh wajib membayarnya menurut peraturan, dengan tidak mendapat prestasi kembali yang langsung. Sementara Retribusi adalah Retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa pemberian izin tertentu yang khusus disediakan/dan diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan tertentu berbeda dengan pusat seperti pajak penghasilan dan pertambahan nilai yang dikelola oleh direktoral jendral pajak, Sementara retribusi yang dapat disebut sebagai pajak daerah dan dikelola oleh instansi-instansi dinas yang ditunjuk pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan.

Menurut UU Nomor 34 Tahun 2000 tentang Perubahan atas UU Nomor 18 Tahun 1997 Retribusi Daerah adalah Pungutan daerah sebagai pembayaran

atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.

Mengamati Rumusan tersebut terdapat beberapa unsur yang penting antara lain:

- a. Pungutan Daerah, yaitu pengenaan retribusi atas jasa/ pelayanan yang langsung dinikmati oleh masyarakat/mereka yang memerlukan
- b. Pembayaran, adalah penyetoran sejumlah uang yang dilakukan orang pribadi atau badan kepada pemerintah daerah atas pemenuhan kepentingan secara langsung yang telah diterimanya
- c. Jasa yang disediakan atau diberikan merupakan objek retribusi berupa berbagai pelayanan yang diperlukan masyarakat yang berkelompok dalam jasa umum, jasa usaha dan jasa perizinan tertentu secara khusus disediakan.

Merujuk pada pendapat dari **Suparmoko (2002:85)** dalam buku *Ekonomi Publik, untuk membangun keuangan dan pembangunan daerah* menyebutkan bahwa retribusi adalah suatu pembayaran dari rakyat kepada pemerintahan dimana kita dapat melihat adanya hubungan balas jasa yang langsung diterima dengan adanya pembayaran retribusi tersebut.

**Soelarno (2003:26)** dalam buku *Adminitrasi Pendapatan Daerah* mendefenisikan bahwa retribusi adalah pungutan pemerintah pusat/daerah kepada badan atau orang berdasarkan norma-norma yang telah ditetapkan berhubungan dengan jasa yang diberikan atas permohonan secara langsung dan untuk kepentingan orang atau badan yang memerlukan

Menurut UU Nomor 34 Tahun 2000 tentang perubahan atas UU Nomor 18 tahun 1997 Retribusi Daerah adalah Pungutan Daerah sebagai pembayaran atas

jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau oleh pemerintahan Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.

Jenis Retribusi yang dipungut Daerah :

1. Retribusi Jasa Umum

- a. Retribusi pelayanan kesehatan
- b. Retribusi kebersihan/sampah
- c. Pergantian biaya cetak KTP
- d. Parkir ditepi jalan umum
- e. Pengujian Kapal Periklanan
- f. Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor
- g. Pergantian Biaya Cetak Peta

2. Retribusi jasa usaha

- a. Jasa Yang disediakan oleh pemerintah daerah dengan menganut Prinsip komersial, karena pada dasarnya dapat pula disediakan oleh sektor swasta

3. Retribusi Perizinan

- a. Retribusi IMB
- b. Retribusi Izin Tempat penjualan minuman beralkohol
- c. Retribusi Izin Bangunan
- d. **Retribusi Izin Trayek**
- e. Retribusi Pengambilan Hasil Hutan

### 2.3 Kebijakan Publik

Selanjutnya dari konsep kebijakan, masalah-masalah kebijaksanaan adalah masalah yang sangat kompleks yang dihadapi dalam setiap periode pergatian dalam setiap perencanaan kebijakan dan oleh sebab



**Dye (dalam Syafie , 1998 : 86)** menyatakan bahwa kebijakan pemerintah adalah apa pun juga dipilih pemerintah, apakah mengerjakan sesuatu itu atau tidak mengerjakan / mendiadakan sesuatu itu.

Menurut **Dunn(1995: 45)** bahwa analisa kebijaksanaan adalah sebuah disiplin ilmu terapan yang menggunakan berbagai metode penelitian dan argument untuk menghasilkan dan mengidahkan informasi yang relevan dengan kebijakasanaan sehingga di tingkat politik dalam rangka memecahkan masalah-masalah kebijaksanaan.

*Public policy* yang sering diterjemahkan secara bebas sebagai kebijakan public. Dalam ilmu adminitrasi public dimaknai secara beragam, kebijaksanaan public didefenisikan segala sesuatu yang dilakukan oleh pemerintah, sebab-sebab mengapa hal itu dilakukan, dan perbedaan ditimbulkan sebagai akibatnya(**Thomas R Dye dalam Edi wibowo dkk 2003 : 29**)

Dalam bahasa yang lebih Komprehensif, **Laster dari Stewart** dalam Edi Wibowo dkk (2003 : 29 ) memberi usulan defenisi kebijakan Publik yaitu “Proses atau serangkaian keputusan atau aktivitas pemerintah yang di desain untuk mengatasi masalah public apakah hal itu rill atau kan masih direncanakan (*imagined*)” Selanjutnya **Thomas Dye** dalam Suharno (2005 : 2) memberikan pengertian kebijakan public yaitu “apapun pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan. Pengertian yang sama di berikan oleh **James E. Anderson** dalam **Suharno (2005 : 2)**, kebijakan public sebagai kebijakan yang diterapkan oleh badan-badan dari aparat pemerintah.

Kebijakan publik secara mendasar merupakan upaya yang dilandasi pemikiran rasional untuk mencapai suatu tujuan ideal diantaranya adalah untuk mendapatkan keadilan, efisiensi, keamanan, kebebasan serta tujuan dari suatu komunitas sendiri (**Stone**, dalam **Edi Wibowo dkk ; 2003 : 30**)

Selanjutnya **Sheema dan Shabber**(dalam, **Syaukani, 2007 : 34**)yang mengatakan struktur pemerintahan yang desentralisasikan di perlukan guna melembangkan partisipasi masyarakat dalam perencanaan implementasi kebijakan.

Menurut **Dunn (2001:105)** Perumusan kebijakan adalah merupakan informasi yang relevan dengan kebijakan guna dimanfaatkan pada tingkat politik dalam rangka pemecahan suatu masalah, adapun indikasi dari pada perumusan kebijakan ini adalah :

1. Pengelolaan informasi yaitu usaha yang dilakukan oleh setiap badan atau instansi yang dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam pembuatan suatu kebijakan
2. Penetapan alternative-alternatif, merupakan penilaian yang diperoleh dari beberapa usulan yang ada.
3. Penerapan sarana keputusan, menggunakan berbagai potensi yang dimiliki oleh sebagian badan/ instansi tersebut sebagai bahan pertimbangan dalam pembuatan kebijakan.
4. Penilaian terhadap isi kebijakan, melakukan tindakan evaluasi yang dilakukan oleh pembuat kebijakan.

Dari hal terbaru diketahui bahwa kebijakan public yang dikelompokkan menjadi tiga yaitu : (**Nugroho : 2008: 62** )

- a. kebijakan public yang bersifat macro atau umum

- b. Kebijakan public yang bersifat meeso dan menengah.
- c. kebijakan public yang bersifat mikro.

Selanjutnya istilah public dalam rangkaian kata *public policy* mengandung tiga konotasi : pemerintah, masyarakat dan umum ( **Abidin** , 2002: 10)

Dengan demikian dapat juga diketahui bahwa menurut **Nugroho** (2008 : 115) terdapat tiga kegiatan pokok yang berkenaan dengan kebijakan public yaitu :

1. Perumusan kebijakan
2. Implementasi Kebijakan
3. Evaluasi kebijakan

Selain itu **Nugroho** (2008:149) juga menyatakan bahwa kebijakan mempunyai enam (6) kriteria utama, yaitu :

1. Efektivitas
2. Efisiensi
3. Kecukupan
4. Perataan
5. Responsivitas
6. Kelayakan

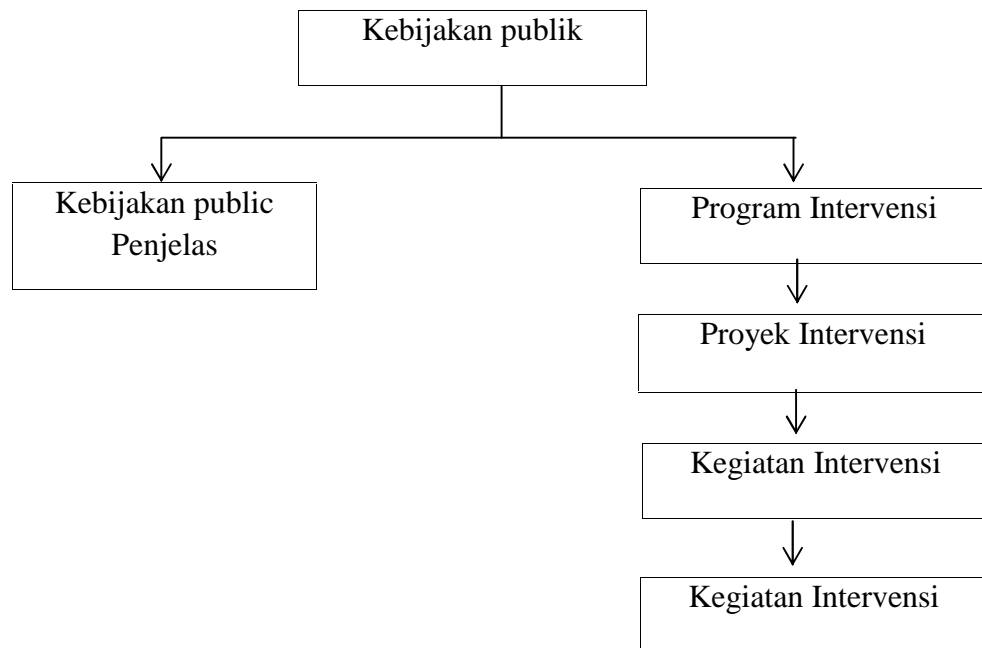
## 2.4 Implementasi Kebijakan

Mengenai definisi implementasi kebijakan terkait langsung dengan penelitian ini adalah, menurut **Sumaryadi(2005:80)** Implementasi kebijakan adalah suatu keadaan dalam proses kebijaksanaan selalu terbuka untuk kemungkinan akan terjadinya perbedaan antara apa yang diharapkan (direncanakan) oleh pembuat kebijaksanaan dengan apa yang sesungguhnya di capai (sebagai hasil atau prestasi dari pelaksanaan kebijaksanaan), perbedaan tersebut tergantung pada *implementation capacity* dari organisasi birokrasi pemerintahan atau kelompok organisasi / aktor yang di percaya mengemban tugas mengimplemetasikan kebijaksanaan tersebut.

Menurut **Riant Nugroho(2005:158)** implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Tidak lebih dan tidak kurang. Untuk mengimplementasikan kebijakan public, maka ada dua pilihan yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program-program atau melalui formulasi kebijakan. Secara umum dapat digambarkan sebagai berikut:

**Gambar I.I.**

**Implementasi Kebijakan Publik**



Kebijakan public dalam bentuk undang-undang atau perda adalah jenis kebijakan public memerlukan kebijakan dalam implementasiannya penjelas yaitu sering di istilahkan sebagai peraturan pelaksanaan. Kebijakan public yang dilaksanakan langsung di operasonalkan antara lain : Kepres, Kepmen, keputusan kepala daerah, Keputusan kepala dinas dan lain-lainya.

Rangkaian kebijakan implementasi kebijakan dari gambar diatas dapat dilihat dengan jelas, yaitu mulai dari program ke proyek dan kegiatan. Model tersebut mengadaptasi mekanisme yang lazim didalam manajemen, khususnya manajemen sector public.

Pada prinsip tujuan kebijakan adalah melakukan intervensi. Implementasi kebijakan sebenarnya adalah tindakan(action) dari intervensi itu sendiri. *Mazmanian dan Sabatier* dalam **Nugraho(2005)** memberikan gambaran melakukan intervensi implementasi kebijakan dalam urutan sebagai berikut:

1. Identifikasi masalah harus diintervensi  
Yaitu melakukan identifikasi terhadap setiap permasalahan yang akan di ambil penyelesaian.
2. Menegaskan tujuan yang hendak dicapai Yaitu mengetahui apa tujuan yang ingin dicapai dari pengembalian suatu kebijakan tersebut.
3. Merancang struktur proses implementasi  
Yaitu menyusun secara jelas setiap proses pengambilan kebijakan dari pemerintahan.

Pelaksanaan atau implementasi kebijakan didalam konteks manajemen berada didalam kerangka organizing, leading, controlling. Jadi ketika kebijakan sudah dibuat, maka tugas selanjutnya adalah mengorganisasikan, melaksanakan kepemimpinan pelaksanaan dan melakukan pengendalian pelaksanaan tersebut. Secara rinci kegiatan di dalam manajemen implementasi kebijakan dapat disusun sebagai berikut: **Nugroho(2005)** :

1. Tahap implementasi strategi
  - a. Menyesuaikan struktur dengan strategi  
Yaitu adanya kesesuaian antara pengambil keputusan dengan rencana kebijakan
  - b. Melambangkan strategi

Yaitu dengan adanya suatu organisasi atau lembaga yang menjalankan setiap kebijakan tersebut.

- c. Mengoperasionalkan strategi  
Yaitu menjelaskan setiap rencana awal kebijakan untuk dijalankan
- d. Menggunakan prosedur untuk memudahkan implementasi  
Yaitu adanya prosedur yang jelas guna memudahkan pelaksanaan kebijakan.

## 2. Pengorganisasian (organizing)

- a. Desain organisasi dan struktur bentuk organisasi  
Yaitu adanya suatu bentuk organisasi guna menjalankan kebijakan yang ada
- b. Pembagian kerja dan desain pekerjaan  
Yaitu dijelaskan pembagian pekerjaan dari bentuk organisasi dalam pelaksanaan kebijakan
- c. Interaksi dan koordinasi  
Yaitu adanya hubungan kerjasama dengan pihak lain dalam menjalankan suatu kebijakan
- d. Perekrutan dan penempatan sumber daya manusia  
Yaitu menarik sumber daya manusia dan menempatkan pada tepat yang tepat
- e. Budaya organisasi  
Yaitu adanya kemampuan untuk bekerja dengan maksimal sesuai dengan skill

## 3. Penggerakan dan kepemimpinan

- a. Efektifitas Kepemimpinan  
Yaitu kemampuan pemimpin dalam menjalankan suatu organisasi
- b. Motivasi  
Yaitu adanya dorongan dari pimpinan pada bawahan untuk bekerja dengan laibih baik
- c. Etika  
Yaitu aturan yang dimiliki oleh pegawai dalam bekerja
- d. Mutu  
Yaitu hasil kerja yang dimiliki oleh orgasnisasi
- e. Kerjasama Tim  
Yaitu dengan adanya kerjasama pegawai dalam orgasnisasi untuk melakukan suatu pekerjaan
- f. Komunikasi orgasnisasi

Yaitu adanya komunikasi secara internal antar pegawai serta dengan pimpinan

g. **Negosiasi**

Yaitu adanya kegiatan saling tukar pikiran antar satu dengan orang lain

4. **Pengendalian**

a. **Desain pengendalian**

Yaitu melakukan penggambaran mengenai setiap kegiatan di dalam organisasi

b. **System informasi manajemen**

Yaitu melakukan manajemen system yang baik untuk mendukung pekerjaan

c. **Pengendalian anggaran atau keuangan**

Yaitu menggunakan anggaran secara tepat guna dan tepat sasaran

d. **Audit**

e. **Yaitu melakukan penilaian terhadap penggunaan anggaran**

### **2.5.1 Faktor-faktor pendukung implementasi kebijakan**

Adapun syarat-syarat untuk dapat mengimplementasikan kebijakan

Negara secara sempurna menurut teori implementasi **Brian W. Hogwood** dan **lewis A. Gun**, yaitu :

- a. Kondisi eksternal yang di hadapinya oleh badan atau instansi pelaksana tidak akan mengalami gangguan atau kendala yang serius. Hambatan-hambatan tersebut sebaik mungkin sifatnya fisik, politis dan sebagainya
- b. Untuk pelaksanaan program tersedia waktu dan sumber-sumber yang cukup memadai.
- c. Perpaduan sumber-sumber yang benar- benar diperlukan tersedia
- d. Kebijaksanaan yang akan diimplementasikan didasarkan oleh suatu hubungan kualitas yang handal
- e. Hubungan konsultasi bersifat langsung dan hanya sedikit mata rantai perhubunganya.
- f. Hubungan saling bergantung kecil
- g. Pemahaman yang mendalam dan kesepakatan terhadap tujuan

- h. Tugas-tugas di perinci dan ditempatkan dalam urutan yang tepat.
- i. Komunikasi dan kordinasi yang sempurna.
- j. Pihak-pihak yang memiliki wewenang kekuasaan dapat menuntut dan mendapatkan kepatuhan yang sempurna.

***Meter and Horn*** dalam Sujianto (2008) mencoba mengadopsi model Sistem kebijaksanaan yang pada dasarnya menyangkut beberapa komponen yang harus selalu ada agar tuntutan kebijaksanaan bias direalisasikan menjadi kebijaksanaan. Terdapat enam variable yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijaksanaan sebagai berikut:

- 1) Standar dan tujuan kebijakan  
Yaitu memberikan perhatian utama pada factor-faktor yang menentukan hasil kerja, maka identifikasi indicator-indikator hasil kerja merupakan hal yang penting karena indicator ini menilai sejauh mana standard an tujuan menjelaskan keseluruhan kebijakan.
- 2) Sumberdaya kebijakan  
Yaitu kebijaksanaan mencakup lebih dari sekedar standart dan sasaran, tapi juga menuntut ketersediaan sumberdaya yang akan mempelancar implementasi. Sumberdaya ini dapat berupa dana atau pun insetif lainnya yang mendukung implementasi secara efektif
- 3) Karakteristik pelaksana  
Yaitu meliputi karakteristik organisasi yang akan menentukan berhasil atau tidaklah suatu program, diantaranya kompetensi dan ukuran menentukan berhasil atau tidaknya suatu program, diantaranya kompetensi dan ukuran staf agen, dukungan legislative dan eksekutif, kekuatan organisasi, derajat keterbukaan kominikasi dengan pihak luar maupun badan pembuat kebijakan.
- 4) Aktifitas pengamatan dan komunikasi antar organisasi  
Yaitu implementasi membutuhkan mekanisme dan prosedur institusional yang mengatur pula komunikasi antar organisasi mulai dari kewenangan yang lebih tinggi hingga rendah.
- 5) Kondisi ekonomi social dan politik  
Yaitu pengaruh variable lingkungan terhadap implementasi program, diantaranya sumberdaya ekonomi yang dimiliki organisasi pelaksana, bagaimana sikap opini public, dukungan elit, peran dan kelompok-



kelompok kepentingan dan swasta dalam menunjang keberhasilan program.

6) Disposisi sikap para pelaksana

Yaitu persepsi pelaksana dalam organisasi dimana program itu diterapkan, hal ini dapat berubah sikap menolak, netral dan menerima yang berkaitan dengan system nilai pribadi, loyalitas, kepentingan pribadi dan sebagainya.

### **2.5.2 Faktor Penghambat Implementasi Kebijakan**

Menurut Bambang Sunggono, implementasi kebijakan mempunyai beberapa faktor penghambat yaitu, :

#### **1. Isi Kebijakan**

Pertama, implementasi kebijakan gagal karena masih samanya isi kebijakan, maksudnya apa yang menjadi tujuan tidak cukup terperinci, sarana-sarana dan penerapan prioritas, atau program-program kebijakan terlalu umum atau sama sekali tidak ada. Kedua, karena kurangnya ketetapan intern maupun eksteren dari kebijakan yang akan dilaksanakan ketiga, kebijakan yang akan diimplementasikan dapat juga menunjukkan adanya kekurangan-kekurangan yang sangat berarti. Keempat, penyebab lain yang timbul kegagalan implementasi suatu kebijakan public dapat terjadi kekurangan-kekurangan yang menyangkut sumber daya pembantu, misalnya yang menyangkut waktu, biaya/dana dan tenaga.

#### **2. Informasi**

Implementasi kebijakan publik mengasumsikan bahwa para pemegang peran yang terlibat langsung mempunyai informasi yang perlu atau sangat berkaitan untuk dapat memainkan perannya dengan baik. Informasi ini justru tidak ada, misalnya akibat gangguan komunikasi.

Sebab musabab yang berkaitan dengan gagalnya implementasi suatu kebijakan publik juga ditentukan aspek pembagian diantara para pelaku yang terlibat dalam implementasi. Dalam hal ini berkaitan dengan diferensiasi tugas dan wewenang organisasi pelaksana dapat menimbulkan masalah-masalah apabila pembagian wewenang dan tanggung jawab kurang disesuaikan dengan pembagian tugas atau ditandai oleh adanya pembatasan-pembatasan yang kurang jelas **(Bambang Sunggono, 1999: 149-153)**

## **2.6. Transportasi**

Pada dasarnya pengangkutan atau pemindahan penumpang dan barang bagian transportasi ini adalah dengan maksud dapat mencapai ke tempat tujuan dan menciptakan/menaikan utilitas (kegunaan) dari barang yang diangkut, utilitas yang dapat diciptakan oleh transportasi atau pengangkutan tersebut, khususnya untuk barang yang diangkut, pada dasarnya ada dua macam yaitu :(1)Utilitas tempat *Iplace Utility* dan (2) Utilitas waktu / *time Utility*(Kamaluddin, 1986;10)

Pengaruh dari pada penyediaan transportasi dan pengangkutan yang murah ada beberapa macam, antara lain adalah sebagai berikut: (Kamaluddin, 1986;16)

Jika dilihat dari sudut teknis dan alat angkutnya, maka transportasi dapat pula diperinci sebagai berikut; **(Kamalludin, 1986;16),**

- a. Angkutan jalan raya
- b. Pengangkutan rel
- c. Pengangkutan melalui air
- d. Pengangkutan Pipa
- e. Pengangkutan laut atau samudera
- f. Pengangkutan Udara

Sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Perda No 8 tahun 2001 pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Pasal 4 dijelaskan bahwa Tugas Pokok Dinas Perhubungan adalah sebagai Berikut :

“Dinas Perhubungan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas pemerintah dan pembangunan dibidang Perhubungan yang diserahkan (disentralisasi) dan diperbentukan kepada daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.”

Sedangkan menyangkut Fungsi, Pasal 5 menyatakan untuk melaksanakan tugas sebagaimana tersebut, Dinas Perhubungan menyelenggarakan fungsi :

- a. Pengumpulan dan pengolahan data, menyusun rencana dan program di bidang Perhubungan Kota;
- b. Penyiapan perumusan kebijakan pelaksanaan dibidang perhubungan kota;
- c. Koordinasi, pengendalian dan pengawasan serta evaluasi pelaksanaan tugas di bidang perhubungan laut;
- d. Koordinasi, pengendalian dan pengawasan serta evaluasi pelaksanaan tugas di bidang pos dan telekomunikasi;
- e. Pelaksanaan urusan kepegawaian, keuangan, perlengkapan, hukum dan hubungan masyarakat, tata usaha serta rumah tangga Dinas Perhubungan.

## 2.7 Indikator Penelitian

Menurut *George C Edwards III* dalam Agustino (2006:157-158) menyatakan pendekatan yang digunakan terhadap studi implementasi kebijakan, mulai dari sebuah intisari dan menanyakan apakah prakondisi untuk implementasi kebijakannya yang berhasil? Apakah rintangan Primer untuk Implementasi kebijakannya sukses? Untuk itu perlu dipertimbangkan empat faktor kritis dalam mengimplementasikan kebijakan public yaitu:

## 1. Komunikasi

Komunikasi merupakan salah satu variabel penting yang mempengaruhi implementasi kebijakan publik, komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik. Implementasi yang efektif akan terlaksana, jika para pembuat keputusan mengetahui mengenai apa yang akan mereka kerjakan. Informasi yang diketahui para pengambil keputusan hanya bisa didapat melalui komunikasi yang baik. Terdapat tiga indikator yang dapat digunakan dalam mengukur keberhasilan variabel komunikasi.

- a. Transmisi. Penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Seringkali terjadi masalah dalam penyaluran komunikasi yaitu adanya salah pengertian (miskomunikasi) yang disebabkan banyak tingkatan birokrasi yang harus dilalui dalam proses komunikasi, sehingga apa yang diharapkan terdistorsi di tengah jalan.
- b. Kejelasan. Komunikasi yang diterima oleh pelaksana kebijakan (*street-level-bureaucrats*) yang harus jelas dan tidak membingungkan atau tidak ambigu/mendua.
- c. Konsistensi. Perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi harus konsisten dan jelas untuk ditetapkan atau dijalankan. Jika perintah yang diberikan sering berubah-ubah, maka dapat menimbulkan kebingungan bagi pelaksana di lapangan

## 2 Sumberdaya

Sumber daya merupakan hal penting dalam implementasi kebijakan yang baik. Indikator-indikator yang digunakan untuk melihat sejauhmana sumberdaya mempengaruhi implementasi kebijakan terdiri dari:

- a. Staf. Sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah staf atau pegawai (street-level bureaucrats). Kegagalan yang sering terjadi dalam implementasi kebijakan, salah satu disebabkan oleh staf/pegawai yang tidak cukup memadai, mencukupi ataupun tidak kompeten dalam bidangnya. Penambahan jumlah staf dan Impelementor saja tidak cukup menyelesaikan persoalan implementasi kebijakan, tetapi diperlukan sebuah kecukupan staf dengan keahlian dan kemampuan yang diperlukan (Kompeten dan Kapabel) dalam mengimplementasi kebijakan.
- b. Informasi. Dalam implementasi kebijakan, informasi mempunyai dua bentuk yaitu: pertama, informasi dengan cara melaksanakan kebijakan. Kedua, informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan.
- c. Fasilitas. Fasilitas fisik merupakan factor penting dalam implementasi kebijakan. Implementor mungkin mempunyai staf yang mencukupi, kapabel dan kompeten, tetapi tanpa adanya fasilitas pendukung (sarana dan prasaran) maka implementasi kebijakan tersebut tidaklah berhasil.

### 3. Kecenderungan-kecenderungan

Menurut Edward III dalam Budi Winarno (2005:142-143) mengemukakan “kecenderungan-kecederungan atau disposisi merupakan salah satu faktor yang mempunyai konsekuensi penting bagi implementasi kebijakan yang efektif”, jika

para pelaksana mempunyai kecenderungan atau sikap positif atau adanya dukungan terhadap implementasi maka terdapat kemungkinan yang besar implementasi kebijakan akan terlaksana sesuai dengan keputusan awal. Demikian sebaliknya, jika para pelaksanan bersikap negative atau menolak terhadap implementasi kebijakan karena konflik kepentingan maka implementasi kebijakan akan menghadapi kendala yang serius.

#### 4. Struktur Birokrasi

Implementasi kebijakan yang bersifat kompleks menuntut adanya kerjasama banyak pihak. Ketika struktur birokrasi tidak kondusif terhadap implementasi suatu kebijakan, maka hal ini akan menyebabkan ketidakefektifan dan menghambat jalannya pelaksanaan kebijaksanaan. Maka memahami struktur birokrasi merupakan faktor yang fundamental untuk mengkaji implementasi kebijakan publik.

Adapun hubungan antara teori implementasi kebijakan dengan penelitian ini dilihat dari teori Edward III dan Reza Herdasari (2010:29) adalah sebagai berikut:

1. Komunikasi, berkenaan dengan bagaimana kebijakan dikonsumsi pada publik.
2. Sumber Daya, berkenaan dengan ketersediaan sumber daya pendukung dan kecakapan pelaksanaan dan implementasi kebijakan.
3. Disposisi, berbicara tentang ketersediaan implementor kebijakan dalam implementasi kebijakan.

4. Struktur birokrasi, berkenaan dengan kesesuaian organisasi birokrasi yang menjadi penyelenggaran implementasi kebijakan.

## 2.8 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu yaitu *Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2009 Tentang Perlindungan Hutan (Studi Kasus Tentang Hutan Mangrove di Kecamatan Rupat Kabupaten Bengkalis)*. Bahwa sebelum terlaksananya PP No.60 Tahun 2009 dengan baik.

Semenjak dicanangkanya otonomi daerah melalui undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 yang sekarang sudah diganti dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah yang membawa pergeseran paradigma terhadap penyelenggaraan pemerintah mulai dari pemerintah pusan sampai kepada pemerintahan desa. Ini konsekuensi dari sebuah tuntutan kebijakan dan paragdigma baru yang harus dipilih.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1999 Tentang Kehutanan, disebutkan bahwa, sebagian karunia dan amanah Tuhan Yang Maha Esa yang di anugraahkan kepada Bangsa Indonesia, merupakan kekayaan yang dikuasai oleh Negara, memberikan manfaat serbaguna bagi umat manusia, karena wajib disyukuri, diurus dan dimanfaatkan secara optimal, serta dijaga kelestariannya untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, bagi generasi sekarang maupun yang akan datang.

Hutan dan ekosistem mangrove secara umum menepati habitat pasangan surut dipantai-pantai terlindungi di daerah tropis dan subtropics. Habitat yang di

tumbuhi mangrove kebanyakan mempunyai kondisi lingkungan khusus seperti pantai-pantai dan teluk yang terlindungi, estuary, delta bagian terlindung dari tanjung, selat yang terlindungi tempat-tempat serupa dengan kondisi tanahnya bervariasi antara lumpur, lempung, gambut dan pasir (**Purnomo Basuki 2005:1**).

Hutan mangrove di kecamatan rupa mengalami kerusakan yang sangat parah, hal ini dilihat dari jumlah hutan mangrove yang semakin berkurang selain itu dapat dilihat banyak terjadi penebangan liar dan pengalihfungsian hutan mangrove menjadi tempat pemukiman dan areal perkebunan dari oknum yang tidak bertanggung jawab.

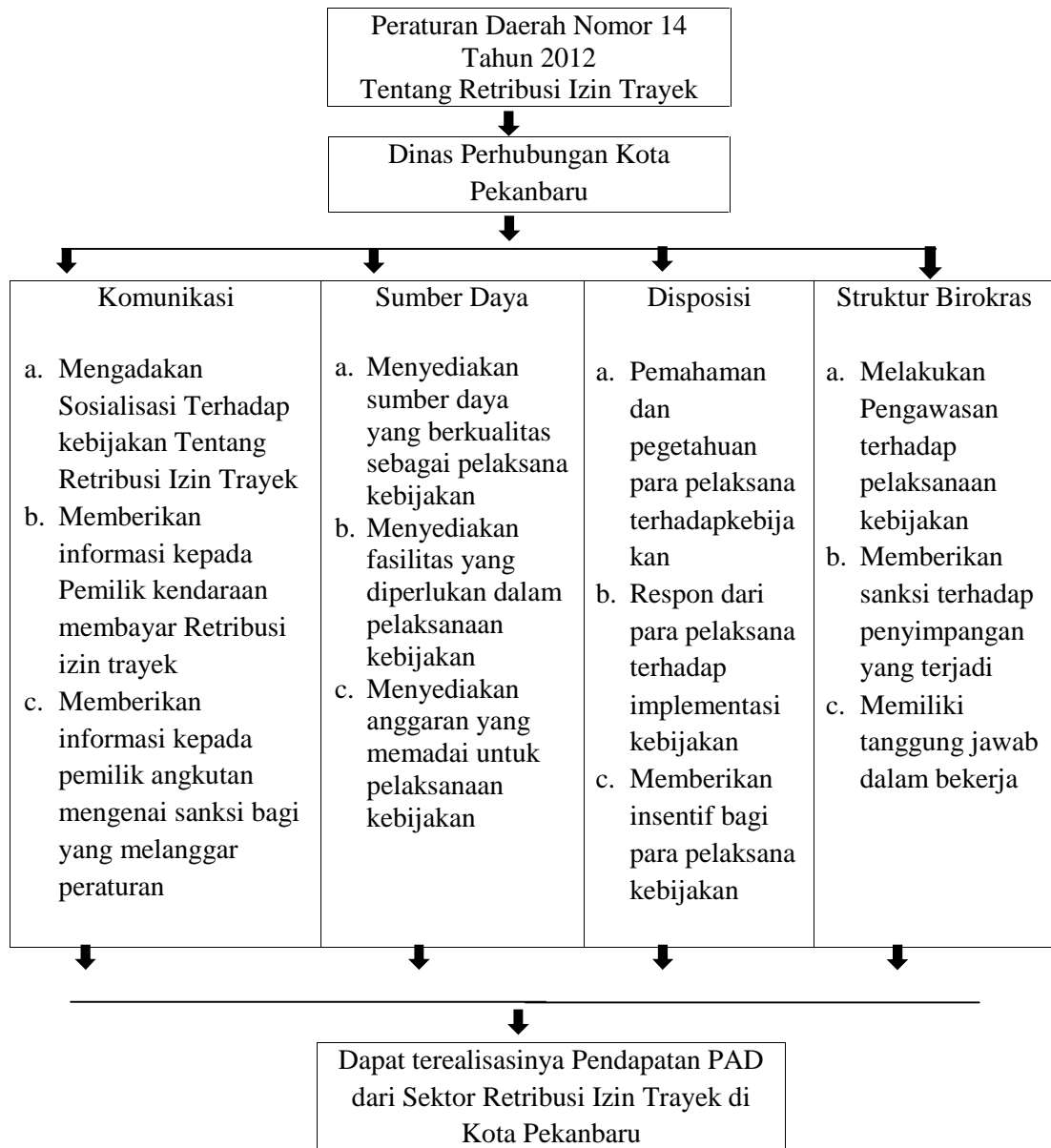
## **2.9. Kerangka Berfikir**

**Uma Sekaran** dalam **Sugiono (2007:65)** mengemukakan bahwa kerangka berfikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

Kerangka pikiran ini bertujuan untuk memberikan gambaran yang jelas tentang variabel penelitian dan indikator-indikator yang menentukan. Adapun kerangka pikiran dalam penelitian ini dapat dilihat dalam skema berikut:



**Gambar 2.1 :Bagan Kerangka Pikiran Peneliti Mengenai Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek ( Studi Pemberian Izin Trayek Jenis Angkutan Oplet di Pekanbaru)**



**Sumber : Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012**

## 2.10. Defenisi Konsep

Untuk memudahkan pengertian dan pemahaman dalam menafsirkan istilah dalam penulisan ini, maka penulis memberikan batasan-batasan konsep operasional diataranya :

- a. Kebijakan adalah sebuah ketetapan yang memuat prinsip-prinsip untuk mengarahkan cara-cara bertindak yang dibuat secara terencana dan konsisten dalam mencapai tujuan tertentu dalam hal ini adalah Peraturan Daerah Nomor 14 Tahu 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek
- b. Implementasi atas pelaksanaan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah bagaimana Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek diterapkan atau dilaksanakan secara nyata dan sistematis.
- c. Komunikasi adalah proses penyampaian informasi kepada masyarakat mengenai Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek, Khususnya Jenis Oplet yang ada di Kota Pekanbaru
- d. Sumber Daya yaitu menyiapkan sumber daya yang dibutuhkan dalam pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek untuk memudahkan adminitrasi, sumber daya yang dimaksud dapat berupa sumber daya manusia maupun dana insentif.
- e. Disposisi atau sikap pelaksana yaitu menyangkut masalah persepsi pelaksana dalam yuridis dimana kebijakan disampaikan.
- f. Struktur birokrasi yaitu lebih berhubungan dengan kemampuan dan kriteria staf tingkat pengawas hirarki terhadap keputusan.

- g. Pengawasan Retribusi adalah salah satu bentuk dari intervensi dari Pemerintah Daerah yang memiliki kewenangan dalam mengontrol, mengevaluasi dari setiap bentuk pendapatan yang dimiliki dari sektor retribusi sehingga dapat terealisasi.

### 2.11. Operasional Variabel

Adapun Operasional variabel pada penelitian akan penulis sajikan pada tabel berikut :

Konsep	Variabel	Indikator	Item Penilaian
Kebijakan Publik adalah keputusan yang dibuat oleh Negara, khususnya pemerintah sebagai strategi untuk merealisasikan tujuan Negara yang bersangkutan.	Implementasi Perda No 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek	1. Komunikasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Mengadakan Sosialisasi Terhadap kebijakan Tentang Retribusi Izin Trayek</li> <li>b. Memberikan informasi kepada Pemilik kendaraan membayar Retribusi izin trayek</li> <li>c. Memberikan informasi kepada pemilik angkutan mengenai sanksi bagi yang melanggar peraturan</li> </ul>
		2. Sumber Daya	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Menyediakan sumber daya yang berkualitas sebagai pelaksana kebijakan.</li> <li>b. Menyediakan fasilitas yang diperlukan dalam pelaksanaan kebijakan</li> <li>c. Menyediakan anggaran yang memadai untuk</li> </ul>

		3. Disposisi	<p>pelaksanaan kebijakan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pemahaman dan pengetahuan para pelaksana terhadap kebijakan</li> <li>b. Respon dari para pelaksana terhadap implementasi kebijakan</li> <li>c. Memberikan insentif bagi para pelaksana kebijakan</li> </ul>
		4. Struktur Birokrasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Melakukan Pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan</li> <li>b. Memberikan sanksi terhadap penyimpangan yang terjadi</li> <li>c. Memiliki tanggung jawab dalam bekerja</li> </ul>

**Sumber : George C.Edward ( Edward III ) Dalam Agustino (2006:157-158)**

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Tipe Penelitian**

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan tipe penelitian deskriptif, yang akan melakukan penelitian langsung ke Kota Pekanbaru guna mendapatkan gambaran yang tepat, jelas dan rinci bagaimana adanya tentang permasalahan yang ada berdasarkan fakta yang bersifat actual pada saat di teliti.

#### **3.2 Lokasi Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru pada Maret sampai dengan Mei 2013. Adapun maksud penulis ingin melihat sejauh mana implementasi Pemberian Izin Trayek Jenis Angkutan Umum Oplet pada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika yang telah tertuang dalam Perda No. 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek.

#### **3.5 Jenis dan Sumber Data**

- a. Data Primer adalah data utama yang diperoleh secara langsung di lapangan melalui wawancara dari pihak pertama dengan tujuan untuk mendapatkan informasi yang jelas, dalam hal ini responden terpilih sebagai sampel yaitu :
  - a) Angkutan yang beroperasi di Kota Pekanbaru, maksudnya Angkutan yang beroperasi yang belum memperpanjang izin trayek.

b) Pihak-pihak (Stakeholder) yang terlibat dalam implementasi Kebijakan Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek (Studi Pemberian Izin Trayek Angkutan Oplet)

b. Data Sekunder, yaitu :

Yaitu merupakan data yang diperoleh dari sumber lain dengan cara tidak langsung dari responden melainkan dari laporan-laporan lain yang dipublikasikan yang mana dapat mendukung dan menjelaskan masalah serta hasil-hasil penelitian lainnya yang berkenaan dengan penelitian, misalnya dengan menyalin atau mengutip data dalam bentuk yang sudah jadi. Data sekunder diperoleh dari referensi dan informasi yang telah didokumentasikan oleh dinas/kantor/instansi/terkait antara lain berupa:

- a. Peraturan atau kebijakan yang berkaitan mengenai Retribusi Izin Trayek.
- b. Susunan Organisasi dan Uraian Tugas Instansi

### 3.3 Populasi dan Sampel

#### 1. Populasi

Menurut Sugiono (2003:90) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan.

Adapun populasi dalam penelitian ini adalah semua pihak yang terlibat dalam implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012

Tentang Retribusi Izin Trayek (Studi Pemberian Izin Trayek Angkutan Umum Jenis Oplet) yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah Masyarakat Pemilik Angkutan Umum dan Penjabat Dinas Perhubungan yang berjumlah 802 Orang sedangkan jumlah sampel dalam penelitian ini berjumlah sebanyak 90 orang.

## 2. Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang diambil untuk mewakili populasi secara keseluruhan yang akan dijadikan responden dalam suatu penelitian, maka untuk memerlukan data yang diperlukan, diambil beberapa sampel dari setiap unsur populasi yang memungkinkan untuk dapat mewakili setiap kelompok.

Sampel ditentukan dengan teknik *propulsive sampling*, yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu dalam hal ini sample diambil dari sebagian jumlah populasi yang dinilai dapat mewakili keseluruhan responden penelitian (Sugiono, 2007:96)

Dalam penelitian untuk menarik sample dengan menggunakan rumus Slovin (Husain, 2004:107)

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Ket. Rumus:

n = Ukuran sampel

N = Ukuran populasi

e = Taraf kesalahan dalam menentukan populasi

$$n = \frac{779}{1 + 779(10\%)^2}$$

$$n = \frac{779}{1 + 779 \cdot 0.01}$$

$$n = \frac{779}{1 + 7,79}$$

$$n = \frac{779}{8,79}$$

$$n = 88.4 = 88$$

Jadi, sampel yang akan diambil dari 283 populasi adalah **88** responden.

Dari rumus Slovin sampel di atas dapat kita ketahui bahwa sampel yang diperoleh dengan menggunakan rumus tersebut sebesar 88 orang atau 10% dari 779 orang jumlah populasi angkutan umum jenis oplet di Kota Pekanbaru. Untuk mengetahui jumlah populasi dan sampel dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 3 : Jumlah Populasi dan Sampel yang dijadikan Responden**

No	Jenis Populasi	Populasi	Sampel	Persentase
2	Kepala Sub Angkutan Darat	1	1	0,95%
3	Seksi Angkutan Jalan	1	1	0,95%
5	Pemilik Angkutan	800	88	10%
<b>Jumlah</b>		<b>802</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Sumber : Data Olahan Hasil Penelitian 2013

### 3.6 Teknik Pengumpulan Data

Dalam melaksanakan penelitian ini, teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah sebagai berikut :



1. Penyebaran kuesioner atau wawancara langsung dengan menggunakan kuesioner yang diajukan kepada responden.

Pertanyaan dalam kuesioner tersebut berupa pertanyaan terbuka dan tertutup.

Pertanyaan terbuka berisi pertanyaan yang dapat secara bebas dijawab oleh responden, sedangkan pertanyaan tertutup berisi pertanyaan yang harus dijawab oleh responden dengan memilih alternatif jawaban yang telah disediakan.

2. Observasi atau pengamatan langsung di lapangan untuk mengetahui lokasi implementasi kebijakan.

Hasil observasi ini selain dituliskan secara deskriptif juga direkam dengan kamera foto.

3. Dokumentasi, yaitu teknik untuk mendapatkan data sekunder dengan cara mempelajari dan mencatat arsip-arsip atau data-data yang ada kaitannya dengan masalah-masalah yang diteliti sebagai bahan menganalisis permasalahan, serta peraturan-peraturan yang mengatur retribusi izin trayek yang dapat diperoleh dari dinas atau instansi terkait.

4. Wawancara dengan pelaku yang terlibat yaitu Kepala Dinas Perhubungan, DPC Organisasi dan Perusahaan Angkutan (PO) dalam mengimplementasikan Perda Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek.

### **3.7 Teknik Analisa Data**

Metode analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode Analisa Data Kualitatif, yaitu data yang diperoleh melalui wawancara dan observasi,

diklasifikasikan ke dalam kategori-kategori atas dasar persamaan dan jenis data tersebut kemudian dihubungkan dengan menggunakan pendekatan fungsional dan frakmatis.

Dalam metode penulisan menggunakan deskriptif, yaitu menggambarkan fakta-fakta lapangan sebagaimana adanya, sesuai dengan maksud penelitian. Induktif, yaitu menggunakan fakta-fakta yang berhubungan dengan penelitian, dianalisa, kemudian diambil kesimpulan secara umum. Dan deduktif, yaitu mengumpulkan teori-teori, dianalisa, dan kemudian diambil kesimpulan secara khusus.

## **BAB IV**

### **DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN**

#### **4.1. Gambaran Singkat Sejarah Kota Pekanbaru**

Pekanbaru lahir jauh sebelum masuknya penjajah Belanda ke Indonesia. Pada zaman dahulu Pekanbaru lebih dikenal dengan nama Senapelan yang ada pada saat itu dipimpin oleh seorang kepala suku yang disebut Batin. Mulanya daerah ini merupakan lading yang lambat laut berubah menjadi daerah perkampungan. Kemudian perkampungan Senapelan pindah ke daerah yang baru yaitu dusun Payung Sekaki yang terletak di muara Sungai Siak. Namun nama Payung Sekaki tidak dikenal pada masanya dan tetap disebut sebagai Senapelan.

Kemudian Sultan Siak Sri Indrapura yaitu Sultan Abdul Jalil Alamudin Syah (wafat tahun 1971) mendirikan istana di Kampung Bukit berdekatan dengan Perkampungan Senapelan. Sultan pun memiliki inisiatif untuk mendirikan sebuah pecan di Senapelan tetapi tidak berkembang. Usaha yang telah dirintis sang Sultan pun dilanjutkan oleh putranya yaitu Raja Muda Muhammad Ali (1784-1801) di tempat baru yaitu disekitar pelabuhan sekarang. Selanjutnya pada tanggal 23 juni 1784 berdasarkan musyawarah datuk-datuk empat suku (pesisir, lima puluh, tanah datar, dan Kampar) nama Senapelan diganti menjadi Pekanbaru. Setelah terjadi

pergantian nama, Senapelan mulai ditinggalkan dan mulai di ganti dengan nama Pekan Baharu atau disebut dalam penyebutan pekanbaru sehari-hari(Google)

Berdasarkan SK Kerajaan, yaitu *Besluit van Her Inlanche Zelf Destuur van siak* No.1 tanggal 19 Oktober 1919, Pekanbaru menjadi bagian dari Kesultanan Siak dengan sebutan distrik ( zaman penjajahan Belanda). Pada tahun 1931 Pekanbaru dimasukan ke wilayah Kampar Kiri yang dikepalai oleh seorang *controleur*. Setelah pendudukan jepang pada tanggal 8 Maret 1942, Pekanbaru dikepalai oleh seorang gubernur militer yang disebut dengan *gokung*

Akhirnya setelah Indonesia merdeka dan zaman Pemerintahan Republik Indonesia Pekanbaru berubah status menjadi:

1. Daerah Otonom yang disebut Haminte (Kota Besar) dan merupakan ibukota keresidenan berdasarkan ketetapan Gubernur Sumatra di Medan No. 103 tanggal 17 Mei 1946
2. Kota kecil, bagian dari kabupaten Kampar berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 1984.
3. Kota Kecil berdasarkan Undang-Undang No.8 Tahun 1956.
4. Kota praja berdasarkan Undang-Undang No.1 Tahun 1957.
5. Ibukota Provinsi Riau setelah dipindah dari tanjung Pinang berdasarkan Kepmendagri No.52/I/44-25 tanggal 20 januari 1957.
6. Kotamadyan berdasarkan Undang-Undang No.5 Tahun 1974
7. Kota berdasarkan Undang-Undang No.22 Tahun 1999.

## 4.2 Letak Geografis

Kota Pekanbaru merupakan Ibu kota Provinsi Riau, memiliki fungsi sebagai pusat pemerintahan, pusat perdagangan, pusat pendidikan, pusat industri, pusat pelayanan jasa dan pusat pelayanan lainnya. Hal tersebut didukung oleh tersedianya sarana dan prasarana pehubungan darat, sungai dan udara. Terletak antara 101 14' – 101 34' Bujur Timur dan 0 25' – 0 45' Lintang Utara. Kota pekanbaru berbatasan dengan daerah :

1. Sebelah Utara : Kab Siak & Kab Kampar.
2. Sebelah Selatan : Kab Kampar & Kab Pelalawan.
3. Sebelah Barat : Kab Siak & Kab Pelalawan.
4. Sebelah Timur : Kab Kampar.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1987, tanggal 7 September 1987, Kota Pekanbaru memiliki luas 632,26 Km<sup>2</sup> yang terdiri dari 8 kecamatan. Kemudian dengan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2004 jumlah kecamatan di Kota Pekanbaru dimekarkan menjadi 12 kecamatan.

Posisi strategis Kota Pekanbaru yang terletak di jalur lintas timur Pulau Sumatra dan mudah dilalui oleh arus lintas dari ujung utara sampai ujung selatan Pulau Sumatra memberikan berbagai pengaruh serta peluang bagi perkembangan perekonomian. Letak Kota Pekanbaru secara geografis sangat strategis yang terletak di tengah-tengah Pulau Sumatra dan merupakan dataran yang mudah untuk dikembangkan.

Dengan meningkatnya kegiatan pembangunan menyebabkan meningkatnya kegiatan penduduk disegala bidang yang pada akhirnya meningkatkan pula tuntutan dan kebutuhan masyarakat terhadap penyediaan fasilitas dan utilitas perkotaan serta kebutuhan lainnya. Untuk lebih terciptanya tertib pemerintah dan pembinaan wilayah yang cukup luas, maka dibentuklah kecamatan baru berdasarkan Perda Kota Pekanbaru No.3 Tahun 2003 yang semula berjumlah 8 Kecamatan menjadi 12 Kecamatan dan pembentukan kelurahan/desa baru yang semula berjumlah 45 kelurahan/desa menjadi 58 kelurahan/desa berdasarkan Perda Kota Pekanbaru No 4. Tahun 2003.

Kota Pekanbaru keadaannya relative merupakan daerah datar dengan tanah pada umumnya terdiri dari jenis alluvial bergelombang dengan pasir. Pinggiran kota pada umumnya terdiri dari tanah organosol dan humus yang merupakan rawa-rawa bersifat asam, sangat korosif untuk besi.

#### **4.3. Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru**

##### **1. Sejarah Singkat**

Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru berdiri pada tanggal 28 Oktober 1988 sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan sebagai instansi yang melaksanakan tugas serta fungsi dalam memajukan kehidupan masyarakat di sektor perhubungan baik darat, laut dan udara dalam rangka memajukan perekonomian di Indonesia khususnya Kota Pekanbaru sebagaimana yang tertuang dalam tujuan pembangunan nasional. Dinas ini dulunya bernama Dinas LLAJ (Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), kemudian adanya UU No.22 Tahun 1999 dan PP No.25 Tahun 2000

yang menjadi dasar dari otonomi daerah, terbitlah Perda No.7 Tahun 2001 membuat dinas ini berganti nama menjadi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Penyempurnaan UU No. 22 Tahun 1999 oleh UU No. 32 Tahun 2004 serta PP No.38 Tahun 2007, PP No. 41 Tahun 2007, Perda No. 8 Tahun 2008 dan Perwako No. 8 Tahun 2009 akhirnya mengganti nama dinas ini menjadi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru atau Dishubkominfo Kota Pekanbaru

## **2. Uraian Tugas Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru**

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No 3 Tahun 2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Kota Pekanbaru, maka Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru mempunyai kedudukan, tugas pokok dan fungsi sebagai berikut:

### **1. Kedudukan**

- a. Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika merupakan unsur pelaksana Pemerintah Kota Pekanbaru.
- b. Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.

### **2. Tugas Pokok**

Dinas Perhubungan mempunyai Tugas melaksanakan kewenangan otonomi daerah di bidang Perindustrian dan Perdagangan.

### 3. Fungsi

Dalam menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud di atas, Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Pekanbaru mempunyai fungsi :

- a. Perumusan kebijakan teknis di bidang Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru.
- b. Pemberian perizinan dan pelaksanaan pelayanan umum.
- c. Pembinaan terhadap Unit Pelaksana Teknis Dinas dan Cabang Dinas di bidang Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru.
- d. Pengelolaan urusan ketatausahaan Dinas.

### 4. Kewenangan

Untuk melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud diatas, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru mempunyai wewenang sebagai berikut :

- a. Penyelenggaraan barang dan jasa di bidang Industri dan Perdagangan.
- b. Mendorong penyelenggaraan barang kemitraan industri kecil, menengah dan sektor ekonomi lainnya.
- c. Penyelenggaraan perlindungan konsumen.
- d. Penyelenggaraan industri dan produk tertentu yang berkaitan dengan keamanan, keselamatan umum, kesehatan, lingkungan dan moral.
- e. Penyelenggaraan distribusi bahan-bahan pokok.
- f. Pemberian izin industri dan kawasan industri.



- g. Pemberian perizinan dibidang Industri dan Perdagangan, termasuk izin kawasan industri.
- h. Memfasilitasi pelatihan teknis manajemen untuk pengusaha kecil dan keterampilan pengrajin.
- i. Memfasilitasi permodalan bagi industri kecil dalam pengembangan usaha.
- j. Pengendalian pencemaran limbah industri.
- k. Pengawasan dan pengendalian industri dan produk tertentu yang berkaitan dengan keamanan, keselamatan umum, keselamatan lingkungan dan moral.
- l. Fasilitas kegiatan distribusi bahan-bahan pokok.
- m. Penetapan tara dan tara isi ulang alat UTTP ( Ukuran, Takaran, Timbangan, dan Perdagangan).
- n. Pemberian izin gudang.
- o. Penerbitan SKA (Surat Keterangan Asal) barang.
- p. Memfasilitasi permodalan, aspek permodalan, manajemen, kelembagaan, kemitraan dan perniagaan, pemasaran untuk tumbuh dan berkembangnya Koperasi, Pengusaha Kecil dan Menengah (PKM).
- q. Penetapan kebijakan untuk mendukung pembangunan industri dan perdagangan Daerah.

- r. Penyelenggaraan dan pengawasan standar pelayanan minimal dalam bidang Industri dan Perdagangan yang wajib dilaksanakan oleh Kota.
- s. Penyusunan rencana Industri dan Perdagangan Daerah.
- t. Perizinan di bidang Industri dan Perdagangan Daerah.
- u. Penyelenggaraan ekspor dan impor hasil produk Industri dan Perdagangan sesuai peraturan dan perundang-undangan yang berlaku.
- v. Penyelenggaraan kualifikasi usaha jasa Industri dan Perdagangan.
- w. Penyelenggaraan sistem Industri dan Perdagangan.
- x. Penyelenggaraan promosi Industri dan Perdagangan.
- y. Penyelenggaraan dan pengawasan kerjasama Industri dan Perdagangan.
- z. Penyelenggaraan perjanjian atau persetujuan internasional atas nama daerah.

#### **Visi dan Misi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota**

##### **Pekanbaru**

Adapun yang menjadi Visi dan Misi dishubkominfo Kota Pekanbaru adalah sebagai berikut:

Visi:

**“Terwujudnya Tingkat Kualitas Pelayanan dan Penyediaan jasa Transportasi, Pos dan Telekomunikasi yang Lengkap, Handal dan Menyeluruh, dan terjangkau”**

- 1) Meningkatkan dan memberdayakan sumber daya manusia perhubungan yang berkualitas dan profesional
- 2) Memperbaiki, mempertahankan, meningkatkan aksesibilitas dan tingkat kualitas pelayanan perhubungan.
- 3) Mengusahakan ketersediaan/kecukupan dan kehandalan prasarana, sarana system jaringan transportasi
- 4) Meningkatkan koordinasi pelayanan dan pengawasan operasional perhubungan.

#### **4.5 Organisasi Angkutan Darat (Organda) Kota Pekanbaru**

Organisasi Angkutan Darat (Organda) merupakan salah satu Dewan Pimpinan Cabang dari Dewan Pimpinan Pusat (DPP) Provinsi Riau yang merupakan wadah dari pengusaha-pengusaha angkutan darat yang ada di kota Pekanbaru, baik itu Angkutan Umum Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), Bus Kota, Oplet dan Taksi. Organisasi ini merupakan organisasi yang turut berperan serta baik dalam pembuatan maupun pelaksanaan kebijakan-kebijakan transportasi yang ada di Kota Pekanbaru, terutama kebijakan-kebijakan mengenai angkutan umum dalam kota, DPC Organda Kota Pekanbaru Periode 2010-2015 saat ini dipimpin oleh bapak Saiful Alam yang membawahi 32 anggota.

## **BAB V**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **5.1. Identitas Responden**

Demi menunjang keakuratan penelitian dalam rangka mengetahui dan menganalisis implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek Studi Pemberian izin angkutan umum jenis oplet di Kota Pekanbaru, maka perlu disajikan identitas responden dari unsur Pegawai Dinas dan Masyarakat yang menyangkut jenis kelamin, tingkat umur dan tingkat pendidikan sehingga dengan penjabaran identitas dapat mempermudah proses penelitian sekaligus tingkat pemahaman respondennya.

##### **5.1.1. Jenis Kelamin Responden**

Berikut akan digambarkan responden dilihat dari perbedaan jenis kelamin sebagaimana tabel berikut:

**Tabel 5.1 : Jumlah Responden ( Masyarakat dan Pegawai Dinas ) Menurut Jenis Kelamin**

No	Responden	Jenis Kelamin		Jumlah	Persentase %
		Laki-Laki	Perempuan		
1	Pengawai Dinas	2	-	2	3,76%
2	Masyarakat	68	26	94	96,23%
<b>Jumlah</b>		<b>70</b>	<b>26</b>	<b>96</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.*

Dari tabel diatas disimpulkan bahwa sebagian besar responden penelitian ini adalah laki-laki, dimana responden laki-laki dari Pegawai Dinas berjumlah 2 orang atau sebesar 100% dan tidak adanya perempuan sedangkan dari pihak masyarakat laki-laki berjumlah 68 orang atau 71% dan perempuan 26 orang atau 29%

### 5.1.2. Tingkat Umur Responden

Tingkat unsur sangat menentukan kemampuan seseorang dalam berpikir dan bertindak karena tingkat umur sangat erat kaitanya dengan pengalaman. Maka semakin tinggi atau tua umur seseorang maka akan cenderung semakin baik pengalamannya dalam menentukan keputusan untuk bertindak atau bertingkah laku dibandingkan dengan yang berumur lebih muda. Untuk itu lebih jelasnya tentang tingkat umur responden pada penelitian ini dapat dilihat tabel berikut :

**Tabel 5.2 : Identitas Responden Pegawai Dinas Berdasarkan Tingkat Pendidikan**

No	Tingkat Umur	Jumlah	Persentase
1	21 – 30	18	12,38%
2	31 – 40	57	54,28%
3	41 – 50	30	28,57%
4	51 – 60	5	2,85%
5	60 Tahun Keatas	4	1,90%
	<b>Jumlah</b>	<b>96</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.*

Dari tabel diatas dapat dilihat dengan jelas bahwa tingkat umur responden dalam penelitian ini paling banyak adalah umur 31 – 40 yaitu sebanyak 57 orang atau

57% kemudian responden dengan tingkat umur 41 – 50 sebanyak 30 orang atau 28,57%. Adapun responden umur 41 – 50 yaitu sebanyak 5 orang atau 12,68%. Sedangkan yang paling sedikit adalah yang berumur 60 tahun keatas 2%

### 5.1.3. Tingkat Pendidikan Responden

Pendidikan merupakan unsur penting dalam proses peningkatan sumber daya manusia yang bertujuan untuk terciptanya keserasian dalam melaksanakan pekerjaan karena semakin tinggi pendidikan seseorang maka semakin berkualitas orang tersebut. Untuk itu dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 5.3. : Identitas Responden Masyarakat Berdasarkan Tingkat Pendidikan**

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah	Persentase %
1	Magister (S2)	2	2
2	Strata Satu (S1)	6	9
3	Diploma	-	
4	SMA	35	35
5	SMP	32	32
6	SD	10	10
7	Tidak Tamat SD/ Tidak Sekolah	-	
	Jumlah	96	100%

**Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.**

Dari tabel diatas diatas dapat dilihat dengan jelas bahwa tingkat pendidikan responden dalam penelitian ini sangat bervariasi yaitu terdapatnya Magister sebanyak 2 orang atau(2%), sarjana sebanyak 6 orang atau (6%) adanya 35 orang atau(40%)

responden berpendidikan SMA, sebanyak 32 orang atau (35,6%) responden berpendidikan SMP, dan Tamat SD sebanyak 10 orang atau (10%).

## **5.2. Implementasi Perda No. 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek Kota Pekanbaru ( Studi Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet )**

Banyak faktor yang dapat mempengaruhi pelayanan publik terutama dalam memberikan pelayanan dalam bidang angkutan kota. Dengan Kota Pekanbaru yang memiliki cakupan yang terdiri dari 12 kecamatan, 32 kelurahan mengakibatkan tingkat kebutuhan transportasi yang besar, dengan berlakunya sistem otonomi daerah pada saat ini dituntut daerah-daerah lebih bersifat pro-aktif dalam memanfaatkan pendapatan asli daerah yang dapat digunakan untuk kepentingan masyarakat/publik. Berlakunya Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek diharapkan pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan, komunikasi dan informatika bisa memaksimalkan peranan dan kapasitas terhadap kebijakan yang diterapkan dalam implementasi Peraturan Daerah tentang retribusi izin trayek.

Dalam implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2013 Tentang Retribusi Izin Trayek tersebut dalam rangka untuk melindungi Pendapatan asli daerah khususnya pemberian izin angkutan jenis oplet di kota Pekanbaru penulis menggunakan teori dari George C. Edward ( Edward III ) dalam Angustino (2006:157-158) yang mengatakan bahwa ada empat faktor atau indikator yang harus diperhatikan agar implementasi kebijakan menjadi efektif yaitu Komunikasi, Sumber Daya, Disposisi, Birokrasi.

### **5.2.1. Analisis Indikator Komunikasi**

Komunikasi merupakan suatu proses atau kegiatan yang dilakukan seseorang, badan atau instansi untuk menyampaikan informasi kepada orang lain atau masyarakat dalam hal ini adalah suatu proses penyampaian informasi oleh pemerintah kepada masyarakat mengenai suatu kebijakan yang akan diterapkan dalam rangka untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan

Komunikasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah bagaimana pemerintah Kota Pekanbaru melalui Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika mensosialisasikan kebijakan tentang retribusi izin trayek kepada pemilik angkutan umum yang beroperasi di Kota Pekanbaru. Sosialisasi ini sangat penting dilakukan karena dengan adanya sosialisasi Pemilik angkutan dapat mengetahui yang jelas mengenai kebijakan yang akan diterapkan pemerintah daerah.

Disamping adanya sosialisasi, Dinas Perhubungan juga harus menyampaikan informasi mengenai pentingnya patuh dan taat akan membayar retribusi daerah, seperti diketahui bahwa dalam proses komunikasi yang perlu diperhatikan adalah kejelasan, transmisi, konsistensi, substansi yang mana substansi.

Disamping adanya sosialisasi pemerintah daerah juga harus memperhatikan ketertiban angkutan umum dengan menurun dan menaik penumpang tidak pada badan jalan dan harus melalui tempat yang telah disediakan oleh pemerintah. Selanjutnya dengan telah diberlakukannya kebijakan pemerintah daerah tentang retribusi izin trayek maka bagi setiap masyarakat yang melanggar ketentuan yang telah ditetapkan akan dikenakan sanksi.



Sehubungan dengan kriteria penilaian tentang komunikasi yang dilakukan pemerintah daerah dalam rangka implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek khususnya jenis oplet yang ada di Kota Pekanbaru, mencakup beberapa Sub indikator yaitu :

**Tabel 5.4 : Tanggapan Sampel terhadap Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru selalu memberikan informasi tentang kebijakan retribusi izin trayek khususnya pemberian izin angkutan umum jenis oplet di Kota Pekanbaru**

No	Tanggapan Responden	Jumlah Responden	Persentase
1	Baik	10	11,36%
2	Cukup Baik	35	39,77%
3	Kurang Baik	38	43,18%
4	Tidak Baik	5	5,6%
<b>Jumlah</b>		88	100%

**Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.**

Dari tabel 5.4 diatas dapat diketahui bahwa dari 88 orang responden yang menyatakan sosialisasi yang dilakukan di Kota Pekanbaru mengenai pemberian izin trayek angkutan jenis oplet berada dalam kategori Baik adalah 10 orang atau 11,36% dan yang menyatakan Cukup Baik adalah 35 orang atau 39,77%. Selain itu tanggapan responden yang menyatakan Kurang Baik berjumlah 38 orang atau 43,18%. Adapun tanggapan responden yang menyatakan Tidak Baik adalah 5 orang atau 5,6%. Jadi tanggapan responden diatas dapat disimpulkan bahwa hasil sosialisasi yang dilakukan dinas perhubungan kota pekanbaru mengenai pemberian izin trayek jenis oplet berada pada kategori Kurang Baik yaitu sebanyak 38 orang atau 43,18%.

Hal tersebut sesuai dengan wawancara penulis dengan masyarakat di Terminal Pasar Kodim (Senapelan) yaitu Bapak Rustam mengatakan bahwa :

*“kami mengetahui perda yang berkaitan tentang retribusi izin trayek ini, dalam setiap bimbingan teknis dari Dinas Perhubungan selalu menyampaikan informasi tentang perda ini, ” (hasil wawancara dengan Bapak Rustam pada Hari Senin Tanggal 21 Mei 2013)*

Adapun hasil wawancara penulis dengan Kepala Sub Bagian Darat yaitu Bapak Minarko SH, beliau mengatakan bahwa :

*“Dinas Perhubungan selalu memberikan informasi kepada pemilik kendaraan dan terlebih perusahaan oplet yang akan selalu berhadapan dengan kami dalam melakukan pengurusan izin dalam retribusi izin trayek terdapat di kota pekanbaru dengan melakukan bimbingan teknis maupun penyampaian di lapangan” (hasil wawancara dengan Bapak Winarko SH, Pada Hari Kamis Tanggal 24 Mei 2013).*

Dari hasil wawancara diatas dapat diketahuidinas perhubungan selalu memberikan informasi yang berkelanjutan tentang kebijakan retribusi izin trayek kepada pemilik izin trayek khususnya untuk angkutan umum jenis oplet dengan memberikan informasi disaat adanya bimbingan teknis dan juga melalui perusahaan oplet yang menaungi angkutan umum tersebut, dan oleh sebab akan lebih optimalnya pemberian informasi dinas perhubungan langsung turun kelapangan tidak hanya dilakukan pada saat adanya bimbingan teknis, melaikan juga dilakukan pada saat

adanya pengawasan dilapangan oleh aparat-aparat sehingga dapat mengontrol langsung dalam pengawasan retribusi izin trayek.

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden tentang Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memberikan informasi kepada pemilik oplet tentang pentingnya melakukan kewajiban membayar retribusi izin trayek dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 5.5 :Tanggapan Sampel adanyaDinas Perhubungan Kota Pekanbaru selalu mengadakan sosialisasi Mengenai kebijakan retribusi izin trayek jenis angkutan umumjenis oplet di Kota Pekanbaru**

No	Tanggapan Responden	Jumlah Responden	Persentase
1	Baik	9	10,22%
2	Cukup Baik	33	37,5%
3	Kurang Baik	40	45,45%
4	Tidak Baik	5	5,6%
<b>Jumlah</b>		88	100%

***Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.***

Dari tabel 5.5 diatas dapat diketahui bahwa dari 88 orang responden yang menyatakan sosialisasi yang dilakukan di Kota Pekanbaru mengenai pemberian izin trayek angkutan jenis oplet berada dalam kategori Baik adalah 9 orang atau 10,22% dan yang menyatakan Cukup Baik adalah 33 orang atau 37,5%. Selain itu tanggapan responden yang menyatakan Kurang Baik berjumlah 40 orang atau 45,45%. Adapun tanggapan responden yang menyatakan Tidak Baik adalah 5 orang atau 5,6%. Jadi tanggapan responden diatas dapat disimpulkan bahwa hasil sosialisasi yang dilakukan

dinas perhubungan kota pekanbaru mengenai pemberian izin trayek jenis oplet berada pada kategori Kurang Baik yaitu sebanyak 40 orang atau 45,45%.

Hasil tersebut sesuai dengan hasil wawancara penulis dengan masyarakat di Terminal Pasar Kodim (Senapelan) yaitu Bapak Rustam mengatakan bahwa :

*“Pemilik angkutan tidak ada diberitahu akan adanya sosialisasi jika walaupun ada itu hanya melalui rekan-rekan sesama yang mendapat informasi dari perusahaan oplet tempat mereka bernaung, selain itu sosialisasi itu hanya bersifat melalui perantara bukan dari dinas perhubungan sehingga sebagian kecil yang peduli dan mengerti apa yang disampaikan dalam sosialisasi tersebut” (hasil wawancara dengan Bapak Rustam pada Hari Senin Tanggal 21 Mei 2013)*

Adapun hasil wawancara penulis dengan Kepala Sub Bagian Darat yaitu Bapak Minarko SH, beliau mengatakan bahwa :

*“Dinas Perhubungan telah berupaya melakukan sosialisasi kebijakan yang akan dilaksanakan dengan cara memberikan surat pemberitahuan kepada Perusahaan Oplet karena mereka sebagai pemilik trayek agar supaya diteruskan kepada pemilik angkutan” (hasil wawancara dengan Bapak Winarko SH, Pada Hari Kamis Tanggal 24 Mei 2013).*

Dari hasil wawancara diatas dinas perhubungan telah berupaya melakukan sosialisasi kebijakan tentang retribusi izin trayek tetapi dinas perhubungan kurang serius dalam memberikan sosialisasi kepada pemilik angkutan sehingga proses sosialisasi yang dilakukan kurang berhasil sesuai dengan yang diharapkan, sehingga upaya dinas perhubungan dalam implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun

2012 Tentang Retribusi Izin Trayek khususnya Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet kurang berhasil dengan baik.

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden tentang Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memberikan informasi kepada pemilik oplet tentang pentingnya melakukan kewajiban membayar retribusi izin trayek dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 5.6 : Tanggapan Sampel adanya Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memberikan Informasi yang jelas kepada pemilik angkutan tentang penting membayar retribusi izin trayek**

No	Tanggapan Responden	Jumlah Responden (Orang)	Persentase
1	Baik	11	12,5%
2	Cukup Baik	38	43,18%
3	Kurang Baik	29	32,95%
4	Tidak Baik	10	11,23%
<b>Jumlah</b>		88	100%

**Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.**

Dari tabel 5.6 diatas diketahui bahwa dari 88 orang yang tanggapan responden menyatakan bahwa pemberian informasi oleh dinas perhubungan Kota Pekanbaru tentang pentingnya membayar kewajiban retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru berada pada kategori Baik 11 orang atau 12,5 %. Dan yang menyatakan Cukup Baik 38 orang atau 43,18%. Selain itu, tanggapan responden yang menyatakan Kurang Baik berjumlah 29 orang atau 32,95%. Adapun tanggapan responden yang menyatakan Tidak Baik adalah sebanyak 10 orang atau 11,23%. Jadi hasil tanggapan

responden diatas, dapat disimpulkan bahwa pemberian informasi oleh dinas perhubungan Kota Pekanbaru Tentang Kewajiban membayar retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru berada pada kategori Cukup Baik yaitu sebanyak 38 orang atau 43,18%.

Untuk mengetahui lebih lanjut mengenai tanggapan responden sosialisasi yang dilakukan dinas perhubungan Kota Pekanbaru tentang kebijakan pemberian informasi pentingnya membayar retribusi daerah, penulis melakukan wawancara dengan pemilik angkutan dan Kasubag Pengawasan lalu lintas darat. Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Kasubag yaitu Bapak Yunianto, beliau mengatakan bahwa :

*“Semua proses komunikasi sudah dilakukan oleh dinas perhubungan baik sosialisasi berbentuk lisan maupun tulisan, pemberian informasi mengenai pentingnya membayar retribusi maupun beserta sanksinya, semuanya sudah kita sampaikan kepada pemilik angkutan” (hasil wawancara dengan Bapak Yunianto pada hari Senin Tanggal 24 Mei 2013).*

Berdasarkan wawancara penulis dengan pemilik angkutan di Terminal Pasar Kodim yaitu Bapak Zulkarnain mengatakan bahwa :

*“Pemilik angkutan jarang tuh mendengar informasi yang berkenaan dengan adanya upaya dari dinas perhubungan untuk mensosialisasikan membayar retribusi. Kami ingat karena itu udah ketentuan dan juga setiap jatuh pembayaran retribusi PO akan datang meminta syarat-syarat dalam pembuatan izin trayek” (hasil wawancara dengan Bapak Zulkarnain pada hari senin 21 Mei 2013).*

Berdasarkan hasil wawancara diatas, dinas perhubungan memang sudah memberikan informasi mengenai pentingnya membayar kewajiban retribusi izin trayek kepada pemilik angkutan tetapi pelaksanaannya saja yang kurang berjalan dengan baik. Hal ini tersebut dilihat dari dinas perhubungan yang jarang memberikan informasi kepada pemilik angkutan mengenai pentingnya mengurus perpanjangan retribusi izin trayek. Maka dari itu agar Pendapatan dari sektor retribusi izin trayek angkutan umum jenis oplet tetap terpenuhi dan terjaga dinas perhubungan harus sering memberikan informasi kepada pemilik angkutan.

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden tentang Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memberikan informasi kepada pemilik oplet tentang pentingnya melakukan kewajiban membayar retribusi izin trayek dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 5.7 : Tanggapan Sampel adanya Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Memberikan Informasi Sanksi Kepada Pemilik angkutan Bagi yang Mengidahkan Retribusi Izin Trayek**

No	Tanggapan Responden	Jumlah Responden (Orang)	Persentase
1	Baik	11	12,5%
2	Cukup Baik	39	44,31%
3	Kurang Baik	30	34,04%
4	Tidak Baik	10	11,23%
<b>Jumlah</b>		88	100%

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.*

Dari tabel 5.7 diatas dapat diketahui bahwa 88 orang responden yang tanggapan responden menyatakan bahwa pemberian informasi mengenai sanksi keterlambatan dan mengindahkan informasi yang disampaikan mengenai sanksi yang diberikan kepada siapa saja yang tidak mengindahkan retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru berada pada kategori Baik 11 orang atau (12,5%). Dan yang menyatakan Cukup Baik 39 orang atau (44,31%). Dan yang mengatakan Kurang Baik berjumlah 30 orang atau (34,04%) Sedangkan yang menyatakan Tidak Baik adalah 10 orang atau (11,23%).

Untuk mengetahui lebih lanjut mengenai tanggapan responden sosialisasi yang dilakukan dinas perhubungan Kota Pekanbaru tentang kebijakan pemberian informasi pentingnya membayar retribusi daerah, penulis melakukan wawancara dengan pemilik angkutan dan Kasubag Pengawasan lalu lintas darat. Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Kasubag yaitu Bapak Yunianto, beliau mengatakan bahwa :

*“Dinas Perhubungan melalui kasubag bagian angkutan darat telah memberikan informasi akan sanksi yang akan diberikan berkaitan tentang keterlambatan maupun sanksi yang lebih berat lainnya, dalam retribusi izin trayek kami bekerja sama dengan pihak ketiga yaitu Pihak Perusahaan oplet, kami menyampaikan informasi ini kepada pihak PO dengan memberikan surat agar diteruskan kepada pemilik kendaraan” (hasil wawancara dengan Bapak Yunianto pada hari Senin Tanggal 24 Mei 2013).*

Berdasarkan wawancara penulis dengan pemilik angkutan di Terminal Pasar Kodim yaitu Bapak Zulkarnain mengatakan bahwa :



*“kami tidak pernah mendapatkan informasi langsung dari pihak dinas perhubungan atau pun pihak perusahaan tentang retribusi izin trayek, kami memperpanjang izin supaya tidak ada halangan bagi kami dalam beroperasi, karena pas ada razia kalau tidak ada izin kami akan ditangkap sehingga dapat menggagu pencarian kami maka itu kami terpaksa mengurusnya” (hasil wawancara dengan Bapak Zulkarnain pada hari senin 21 Mei 2013).*

Dari wawancara dapat disimpulkan bahwa sebenarnya pemerintah melalui dinas perhubungan sudah memberikan informasi mengenai sanksi yang diberikan kepada siapa saja yang tidak mengindahkan retribusi izin trayek tetapi dalam memberikan informasi dinas perhubungan tidak turun langsung kelapangan hanya melalui perusahaan-perusahaan oplet.sehingga pemberian informasi ini tidak optimal sehingga pemilik kendaraan tidak mengetahui kewajiban mereka dalam membayar retribusi izin trayek.

Untuk mengetahui tanggapan responden tentang komunikasi yang dilakukan dinas perhubungan Kota Pekanbaru dalam rangka implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek khususnya pemberian izin trayek jenis angkutan oplet di Kota Pekanbaru, penulis sajikan dalam tabel berikut :

**Tabel 5.8 : Rekapitulasi Tanggapan Sampel Mengenai Komunikasi Yang Dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Rangka Implementasi Perda Nomor 14 Tahun 2012**

No	Pertanyaan	Frekuensi				Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	
1	Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru selalu memberikan informasi tentang kebijakan retribusi izin trayek khususnya pemberian izin angkutan umum jenis oplet di Kota Pekanbaru	10	35	38	5	88
		11,3%	49,7%	43,1%	5,6%	100 %
2	Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru selalu mengadakan sosialisasi Mengenai kebijakan retribusi izin trayek jenis angkutan umum jenis oplet di Kota Pekanbaru	9	33	40	5	88
		10,2%	37,5%	45,4%	5,6%	100 %
3	Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memberikan Informasi yang jelas kepada pemilik angkutan tentang penting membayar retribusi izin trayek	11	38	29	10	88
		12,5%	43,1%	32,9%	11,3%	100 %
4	Dinas Perhubungan sudah memberikan Informasi Sanksi Kepada Pemilik angkutan Bagi yang Mengidahkan Retribusi Izin Trayek	11	39	30	10	88
		12,5%	44,3%	34,2%	11,2%	100 %
	<b>Jumlah</b>	<b>41</b>	<b>145</b>	<b>137</b>	<b>30</b>	<b>353</b>
	<b>Rata-rata</b>	<b>10,2</b>	<b>36,2</b>	<b>34,2</b>	<b>7,5</b>	<b>88</b>
	<b>Persentase</b>	<b>11,5%</b>	<b>42,4%</b>	<b>41,7%</b>	<b>14,7%</b>	<b>100 %</b>

*Sumber : Data Olahan Hasil Penelitian 2013*

Dari tabel 5.8 tentang variabel komunikasi diketahui bahwa sebanyak 11 orang responden atau (11,5%) responden mengatakan Baik, sedangkan yang menyatakan cukup baik sebanyak 36 orang responden (42,4%) kemudian yang menyatakan kurang baik sebanyak 34 orang responden atau (41,7%) dan yang menyatakan tidak baik sebanyak 7 orang responden atau (14,7%) Kemudian berdasarkan perjumlahan dari 4 sub indikator yang diteliti, maka dapat diketahui bahwa indikator Sumber Daya yang disediakan dinas perhubungan Kota Pekanbaru dalam rangka implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek khususnya Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet di Kota Pekanbaru terimplementasi dengan baik

#### **5.2.2. Analisis Indikator Sumber Daya**

Sumber daya adalah unsur pelaksana yang juga mendukung implementasi kebijakan meliputi staf yang memadai serta keahlian-keahlian yang baik untuk melaksanakan tugas-tugas mereka, wewenang dan fasilitas-fasilitas yang menunjang pelayanan publik.

Sumber daya merupakan hal penting dalam implementasi kebijakan yang baik. Sumber daya yang dimaksud dalam penelitian ini adalah tersedianya sumber-sumber pendukung implementasi kebijakan tersebut, untuk mengetahui tanggapan responden tentang sumber daya yang dimiliki oleh Dinas perhubungan komunikasi dan informatika Kota Pekanbaru dalam menjalankan kebijakan Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi izin trayek khususnya pemberian izin angkutan umum jenis oplet dapat dilihat pada Tabel berikut :

**Tabel 5.9 :Tanggapan Sampel adanya petugas dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam melaksanakan kebijakan tentang retribusi izin trayek pemberian izin angkutan umum jenis oplet di Kota Pekanbaru sudah mempunyai kualitas yang baik.**

No	Tanggapan Responden	Jumlah Responden (Orang)	Persentase
1	Baik	7	7,9%
2	Cukup Baik	31	35,22%
3	Kurang Baik	42	47,72%
4	Tidak Baik	8	9,01%
<b>Jumlah</b>		88	100%

***Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.***

Dari tabel 5.9 diatas dapat diketahui bahwa dari 88 orang responden yang tanggapan responden yang menyatakan tersedianya sumber daya manusia yang berkualitas sebagai pelaksana kebijakan dalam pemberian izin trayek angkutan oplet di Kota Pekanbaru berada pada kategori Baik adalah sebanyak 7 orang atau 7,9% dan yang menyatakan Cukup Baik adalah sebanyak 31 orang atau 35,22% dan yang menyatakan Kurang Baik adalah sebanyak 42 orang atau 47,72%. Adapun yang menyatakan tidak baik adalah sebanyak 8 orang atau 9,01%.

Berdasarkan wawancara penulis dengan Pemilik Angkutan di Jalan Sultan Syarif Kasim Kecamatan Sail yaitu Bapak Zulkifli Chandra mengatakan bahwa :

*“Sumber daya manusia yang ditunjuk sebagai pelaksana kebijakan tentu saja memiliki kualitas dari segi gelar dan titel yang dimilikinya, akan tetapi dengan titel yang dimilikinya tidak berkopeten dalam bidang apa yang digelutinya, sehingga dalam pelaksanaan suatu kebijakan dalam*

*permasalahan retribusi pemberian izin trayek mengalami kegagalan baik dari atasan maupun bawahan” (hasil wawancara dengan bapak Zulkifli Chandra pada hari selasa 27 Mei 2013)*

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kasubag Angkutan Darat yaitu Bapak Yunianto SH, beliau mengatakan :

*“Dinas Perhubungan sudah berusaha untuk menyediakan atau menyiapkan sumber daya manusia yang kompeten sebagai implementor kebijakan tersebut, Dinas Perhubungan menunjuk orang-orang mempunyai keahlian di bidang masing-masing”(Hasil wawancara dengan Bapak Yunianto SH pada hari Jumat Tanggal 24 Mei 2013).*

Dari pernyataan diatas peneliti menyimpulkan bahwa Dinas Perhubungan melalui bagian angkutan darat sudah berusaha menyediakan dan menyiapkan sumber daya manusia sebagai implementor akan tetapi oknum-oknum pelaksana tidak memiliki tanggung jawab dalam tugas yang diemban kan kepadanya.

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden tentang Dinas Perhubungan komunikasi dan informatika Kota Pekanbaru telah menyediakan fasilitas dalam pelaksanaan kebijakan Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek khususnya Pemberian izin angkutan umum jenis oplet dapat dilihat pada Tabel berikut ini :

**Tabel 5.10 : Tanggapan Sampel adanya Dinas Perhubungan sudah menyediakan fasilitas yang cukup lengkap dalam pelaksanaan kebijakan retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru**

No	Tanggapan Responden	Jumlah Responden (Orang)	Persentase
1	Baik	10	11,36%
2	Cukup Baik	26	29,54%
3	Kurang Baik	44	50%
4	Tidak Baik	9	10,22%
<b>Jumlah</b>		88	100%

***Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.***

Dari tabel 5.10 diatas dapat diketahui bahwa dari 88 orang responden yang tanggapan responden menyatakan tersedianya fasilitas yang diperlukan dalam pelaksanaan kebijakan retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru berada pada kategori Baik adalah sebanyak 10 orang (11,36%) dan yang menyatakan Cukup Baik 26 orang atau (29,54%). Selain itu, tanggapan responden yang menyatakan Kurang Baik berjumlah 44 orang atau (50%). Adapun tanggapan responden yang menyatakan Tidak Baik adalah sebanyak 9 orang atau 10,22%. Jadi dapat disimpulkan tanggapan responden menyatakan yang menyatakan tersedianya fasilitas yang diperlukan dalam pelaksanaan kebijakan retribusi izin trayek khususnya pemberian izin trayek jenis angkutan oplet di Kota Pekanbaru berada pada kategori Kurang baik yaitu sebanyak 44 orang atau 50%.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Pemilik Angkutan di Pasar Kodim yaitu Bapak Zainul Nasution mengatakan bahwa :

*“mengenai fasilitas yang diberikan pemerintah daerah melalui dinas perhubungan Kota Pekanbaru kepada pelaksana kebijakan terlihat sudah cukup baik itu berupa tempat maupun petugas yang disertakan, akan tetapi terdapat sebuah permasalahan tentang tidak semua Line/Rute yang memiliki terminal sehingga sulitnya mengontrol trolaan dilapangan” (hasil wawancara dengan Bapak Zainul Nasution Hari Jumat Tanggal 24 Mei 2013)*

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bidang Pengawasan dan Pengendalian Dinas Perhubungan Bapak Winarko S.sos beliau mengatakan :

*“Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sudah menyediakan berbagai sarana dan prasarana yang diperlukan oleh pelaksana kebijakan, akan tetapi dengan adanya kebijakan tentang keberadaan transmetro sebagai solusi dari permasalahan di bidang transportasi kami membatasi kewenangan kami”(hasil wawancara dengan Bapak Winarko S.sos Hari Senin Tanggal 26 Mei 2013)*

Dari pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa dinas perhubungan kota pekanbaru sudah cukup baik dalam menyediakan berbagai fasilitas yang diperlukan oleh para pelaksana kebijakan untuk melaksanakan tugas yang diberikan seperti UPTD pengawasan dan pengendalian lalu lintas. Karena semua sarana dan prasarana belum sepenuhnya tersedia maka dari itu dinas perhubungan harus menyediakan sarana dan prasaran yang belum terdapat di berbagai wilayah dalam rangka Implementasi Retribusi Izin Trayek khususnya Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet yang ada di Kota Pekanbaru.

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden tentang Dinas Perhubungan komunikasi dan informatika telah menyediakan Anggaran yang diberikan oleh pemerintah dalam pelaksanaan kebijakan Peraturan daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek khususnya pemberian izin angkutan umum jenis oplet sudah berjalan dengan baik dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 5.11. : Tanggapan Sampel adanya Anggaran yang diberikan oleh pemerintah melalui Dinas Perhubungan dalam melaksanakan kebijakan retribusi izin trayek sudah berjalan dengan baik**

No	Tanggapan Responden	Jumlah Responden (Orang)	Persentase
1	Baik	4	4,5% %
2	Cukup Baik	25	28,40%
3	Kurang Baik	49	55,68%
4	Tidak Baik	10	11,36%
<b>Jumlah</b>		88	100%

***Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.***

Dari tabel 5.11 diatas dapat diketahui bahwa 88 orang responden yang tanggapan responden menyatakan bahwa tersedianya anggaran yang memadai untuk pelaksanaan kebijakan retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru berada pada kategori Baik 4 orang atau 4,5%. Selain itu, tanggapan responden menyatakan Cukup Baik 25 orang atau 28,40%. Selain itu, tanggapan responden yang menyataka Kurang Baik berjumlah 49 orang sama atau 55,68%. Adapun tanggapan responden yang menyatakan Tidak Baik adalah sebanyak 10 orang atau 11,36%. Dari data diatas disimpulkan bahwa tanggapan tertinggi responden yang menyatakan bahwa tersedianya



anggaran yang memadai untuk pelaksanaan kebijakan retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru berada pada kategori Kurang Baik yaitu sebesar 49 orang atau 55,68% hal ini berarti bahwa tanggapan responden masih dinyatakan Cukup Baik.

Berdasarkan wawancara penulis dengan Pemilik angkutan Jurusan Pasar Kodim-Labuh baru Bapak Khoiri azan di kediaman beliau Jalan Senapelan Pekanbaru mengatakan bahwa:

*“saya jarang mengetahui masalah anggaran ini, Cuma sepengetahuan saya sebagai pemilik angkutan saya tidak ada merasakan mamfaat dari anggaran yang telah diberikan tidak pernah adanya penempelan poster, informasi di terminal dan di tempat lain-lainya”(hasil wawancara dengan Bapak Khoiri azan Hari Senin Tanggal 26 Mei 2013)*

Sedangkan disaat konfirmasi bersama Kasubag angkutan darat Bapak yulianto di Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru jalan Sutomo Pekanbaru mengatakan bahwa:

*“Dinas Perhubungan sebagai satuan kerja pelaksana daerah(SKPD) tentu saja didukung dengan ketersediaan dana dalam sosialisasi kebijakan ini akan tetapi semenjak keluarnya peraturan daerah sebelumnya kami tidak di dukung dengan anggaran yang mencukupi karena peralihah prioratas agenda program dari Pemerintah Kota Pekanbaru dari angkutan umum menjadi angkutan massal”(hasil wawancara dengan Bapak Yulianto Hari Senin Tanggal 26 Mei 2013)*

Hasil penuturan diatas menunjukan bahwa Dinas Perhubungan sebagai satuan kerja pelaksana daerah telah melakukan tugas dan fungsinya dalam segi

pelaksanaan dengan sebelumnya didukung dengan anggaran akan tetapi dengan berubahnya kebijakan Pemerintah Kota Pekanbaru dengan lebih mengoptimalkan angkutan massal, akan tetapi Pemerintah Pekanbaru memang harus memberikan prioritas, akan tetapi tidak juga harus mengabaikan fungsi dari Pemilik angkutan yang sebelumnya sangat berperan dalam penggerakan ekonomi masyarakat Pekanbaru.

Selanjutnya Untuk mengetahui tanggapan responden mengenai Anggaran yang diberikan oleh pemerintah melalui Dinas Perhubungan komunikasi dan informatika dalam menjalankan kebijakan Peraturan daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek khususnya pemberian izin angkutan umum jenis oplet sudah berjalan tepat sasaran dapat dilihat pada Tabel berikut ini :

**Tabel 5.12 :Tanggapan Sampel terhadap Anggaran yang diberikan oleh pemerintah melalui Dinas Perhubungan dalam melaksanakan kebijakan retribusi izin trayek sudah berjalan tepat sasaran**

No	Tanggapan Responden	Jumlah Responden (Orang)	Persentase
1	Baik	9	10,22%
2	Cukup Baik	24	27,27%
3	Kurang Baik	44	50%
4	Tidak Baik	10	11,36%
<b>Jumlah</b>		88	100%

***Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.***

Dari tabel 5.12 diatas dapat diketahui bahwa 88 orang responden yang tanggapan responden menyatakan bahwa tersedianya anggaran yang memadai untuk pelaksanaan kebijakan retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru berada pada kategori

Baik 9 orang atau (10,22%). Selain itu, tanggapan responden menyatakan Cukup Baik 24 orang atau 27,27%. Selain itu, tanggapan responden yang menyatakan Kurang Baik berjumlah 44 orang atau 50%. Adapun tanggapan responden yang menyatakan Tidak Baik adalah sebanyak 10 orang atau 11,36%. Dari data diatas disimpulkan bahwa tanggapan tertinggi responden yang menyatakan bahwa tersedianya anggaran yang memadai untuk pelaksanaan kebijakan retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru berada pada kategori Kurang Baik yaitu sebesar 44 orang atau 50% hal ini berarti bahwa tanggapan responden masih dinyatakan Kurang Baik.

Untuk mengetahui tanggapan responden tentang sumber daya yang dimiliki dinas perhubungan Kota Pekanbaru dalam rangka implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek khususnya pemberian izin trayek jenis angkutan oplet di Kota Pekanbaru, penulis sajikan dalam tabel berikut :

**Tabel 5.13 : Rekapitulasi Tanggapan Sampel Mengenai Sumberdaya Yang Disediakan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

No	Pertanyaan	Frekuensi				Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	
1	Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam melaksanakan kebijakan tentang retribusi izin trayek pemberian izin angkutan umum jenis oplet di Kota Pekanbaru sudah mempunyai kualitas yang baik.	7	31	42	8	88
		7,9%	35,2%	47,7%	9,1%	100 %
2	Dinas Perhubungan sudah menyediakan fasilitas yang cukup lengkap dalam pelaksanaan kebijakan retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru	10	26	44	9	88
		11,3%	29,5%	50%	10,2%	100 %
3	Anggaran yang diberikan oleh pemerintah melalui Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan kebijakan retribusi izin trayek sudah berjalan dengan baik	4	25	49	10	88
		4,5%	28,4%	55,3%	11,5%	100 %
4	Tanggapan Responden Anggaran yang diberikan oleh pemerintah melalui Dinas Perhubungan dalam melaksanakan kebijakan retribusi izin trayek sudah berjalan tepat sasaran	9	24	44	10	88
		6,0%	38,8%	41,8%	13,4%	100 %
	<b>Jumlah</b>	30	106	179	37	352
	<b>Rata-rata</b>	<b>7,5</b>	<b>26,5</b>	<b>44,7</b>	<b>8,5</b>	<b>88</b>
	<b>Persentase</b>	<b>8,5</b>	<b>30,1</b>	<b>50,7</b>	<b>9,6</b>	<b>100%</b>

*Sumber :Data Olahan Hasil Penelitian 2013*

Dari tabel 5.13 tentang variabel sumber daya diketahui bahwa sebanyak 8 orang responden atau (8,5%) responden mengatakan Baik, sedangkan yang menyatakan cukup baik sebanyak 27 orang responden (30,1%) kemudian yang menyatakan kurang baik sebanyak 45 orang responden atau (50,7%) dan yang menyatakan tidak baik sebanyak 9 orang responden atau (9,6%) Kemudian berdasarkan perjumlahan dari 4 sub indikator yang diteliti, maka dapat diketahui bahwa indikator Sumber Daya yang disediakan dinas perhubungan Kota Pekanbaru dalam rangka implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek khususnya Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet di Kota Pekanbaru di belum terimplementasi dengan baik.

### **5.2.3. Analisis Indikator Disposisi**

Dalam implementasi kebijakan tidak boleh terjadi kesenjangan antar pembuat dan implementor kebijakan dan hendaknya diantara keduanya terjalin hubungan yang saling mendukung agar implementasi kebijakan dapat berhasil dengan baik. Disposisi merupakan keinginan atau kesepakatan di kalangan aktor untuk implementasi kebijakan secara efektif, pelaksanaan bukan hanya mengetahui apa yang mereka kerjakan dan memiliki kemampuan untuk implementasi kebijakan tersebut, tetapi juga harus mempunyai keinginan untuk implementasi kebijakan tersebut, dalam hal ini adalah para pelaksana yaitu Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Adapun disposisi yang dimaksud adalah dalam penelitian ini adalah bagaimana bentuk kinerja dari pelaksana kebijakan dari dinas perhubungan Kota Pekanbaru dalam melaksanakan Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin

Trayek khususnya Pemberian Izin Angkutan Jenis Oplet. bentuk dari disposisi tersebut meliputi

Untuk mengetahui tanggapan responden tentang disposisi pada pelaksanaan dalam menjalankan tugas sesuai dengan yang ditentukan dapat dilihat pada Tabel berikut ini

**Tabel 5.14 :Tanggapan Sampel mengenai para pelaksanaan kebijakan dalam menjalankan tugas sesuai dengan yang ditentukan**

No	Tanggapan Responden	Jumlah Responden (Orang)	Persentase
1	Baik	13	14,77%
2	Cukup Baik	29	32,95%
3	Kurang Baik	33	37,5%
4	Tidak Baik	13	14,77%
<b>Jumlah</b>		<b>88</b>	<b>100%</b>

**Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.**

Dari tabel 5.14 diatas dapat diketahui bahwa dari 88 orang responden yang tanggapan responden menyatakan bahwa pemahaman dan pengetahuan para pelaksana terhadap kebijakan retribusi izin trayek terhadap permasalahan yang ada selama ini di Kota Pekanbaru berada pada kategori Baik 13 atau 14,77% dan yang menyatakan Cukup Baik berjumlah 29 orang atau 32,95%. Selain itu, tanggapan responden yang menyatakan Kurang Baik berjumlah 33 orang atau 37,5% dan yang menyatakan Tidak Baik adalah sebanyak 13 orang atau 14,77%. Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa yang sebagian besar tanggapan responden mengatakan

bahwa pemahaman dan pengetahuan para pelaksana terhadap kebijakan retribusi izin agar dapat terpenuhi dan taatnya para wajib retribusi di Kota Pekanbaru berada dalam kategori Kurang Baik yaitu sebanyak 33 orang atau 37,5% responden.

Berdasarkan wawancara penulis dengan Pemilik Angkutan yaitu Bapak Rustam mengatakan bahwa :

*“Para pelaksana kebijakan yang bekerja di lapangan kurang mengetahui apa yang menjadi tujuan akhir dari seharusnya mereka kerjakan, sehingga pada saat melakukan razia rutin izin trayek sering angkutan mereka sering berada di luar konteks atau mencari-cari kesalahan sehingga kami*

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden tentang para penggerak dari Perusahaan Oplet selalu memberikan motivasi kepada pemilik angkutan:

**Tabel 5.15 :Tanggapan Sampel mengenai Peran perusahaan oplet sebagai penggerak pemberi motivasi dalam pelaksanaan kebijakan retribusi izin trayek**

No	Tanggapan Responden	Jumlah Responden (Orang)	Persentase
1	Baik	15	17,04%
2	Cukup Baik	42	47,72%
3	Kurang Baik	20	22,72%
4	Tidak Baik	11	12,5%
<b>Jumlah</b>		<b>88</b>	<b>100%</b>

**Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.**

Dari tabel 5.15 diatas dapat diketahui bahwa dari 88 orang responden yang tanggapan responden menyatakan tentang respon dari para pelaksanan terhadap implementasi kebijakan retribusi izin trayek jenis oplet di Kota Pekanbaru berada

pada kategori Baik 15 orang atau 17,04% dan yang menyatakan Cukup Baik 42 orang atau 47,72%. Selain itu, tanggapan responden menyatakan Kurang Baik berjumlah 20 orang atau 22,72%. Adapun yang menyatakan Tidak Baik adalah sebanyak 11 orang atau 12,5%.

Berdasarkan wawancara penulis dengan Pemilik Perusahaan Oplet di Pasar Kodim yaitu Ibu Rifda mengatakan bahwa :

*“Pemerintah melalui dinas perhubungan lambat dalam merespon segala bentuk yang dilaporkan oleh Perusahaan Oplet dalam kasus retribusi izin trayek, karena kami mempunyai data tentang angkutan-angkutan yang tidak memiliki izin tetapi masih bisa beroperasi, kami mengaharap kan aparat dari Dinas Perhubungan agar segera menindaklanjuti kejadian ini”*

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kepala Sub bidang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas Kota Pekanbaru yaitu Bapak Arifin SH beliau mengatakan bahwa :

*“Setiap petugas yang tergabung dalam Satuan Kerja Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas Perhubungan Darat yang diturunkan dilapangan menerima segala pengaduan masyarakat, pemilik angkutan yang akan dilaporkan ke instansi yang membidangi hal tersebut” (hasil wawancara dengan Bapak Arifin Hr SH pada hari Senin 26 Mei 2013).*

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden mengenai kerjasama antara Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dengan Perusahaan Oplet Angkutan Umum Jenis Oplet di Kota Pekanbaru sudah berjalan sangat baik dapat dilihat pada Tabel berikut :



**Tabel 5.16 : Tanggapan Sampel mengenai kordinasi antara Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dengan Perusahaan Oplet dalam pemberian izin khususnya angkutan umum jenis oplet di Kota Pekanbaru sangat baik**

No	Tanggapan Responden	Jumlah Responden (Orang)	Persentase
1	Baik	8	9,01%
2	Cukup Baik	25	28,40%
3	Kurang Baik	37	42,04%
4	Tidak Baik	20	22,72%
<b>Jumlah</b>		<b>88</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Data Olahan Hasil Penelitian 2013.*

Dari tabel 5.16 terlihat jawaban responden diketahui 88 orang yang menyatakan kerjasama antara Dinas Perhubungan komunikasi dan informatika dengan Perusahaan Oplet di Kota Pekanbaru baik sebanyak 8 orang responden atau (9,01%) yang menyatakan cukup baik sebanyak 25 orang responden atau (28,40%) kemudian yang menyatakan kurang baik sebanyak 37 orang responden atau 37 orang responden atau (42,04%) dan yang menyatakan tidak baik sebanyak 20 orang responden atau (22,72%).

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden tentang retribusi izin trayek oplet mendapat tanggapan positif terhadap pemilik angkutan umum jenis oplet di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 5.17 : Tanggapan Sampel mengenai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru selalu melakukan evaluasi terhadap Kebijakan retribusi izin trayek khususnya pemberian izin angkutan umum jenis oplet di Kota Pekanbaru**

<b>No</b>	<b>Tanggapan Responden</b>	<b>Jumlah Responden (Orang)</b>	<b>Persentase</b>
1	Baik	9	10,22%
2	Cukup Baik	37	42,04%
3	Kurang Baik	34	38,63%
4	Tidak Baik	10	11,36%
<b>Jumlah</b>		<b>88</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Data Olahan Hasil Penelitian 2013*

Dari tabel 5.17 terlihat jawaban responden yang menyatakan bahwa Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru selalu melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan retribusi izin trayek khususnya pemberian izin angkutan umum jenis oplet di Kota Pekanbaru di ketahui bahwa sebanyak 9 orang responden atau (10,22%) menyatakan baik, sedangkan 37 orang responden atau (42,04%) menyatakan cukup baik kemudian yang menyatakan kurang baik sebanyak 34 orang responden atau (38,63%) dan yang menyatakan tidak baik sebanyak 10 orang responden atau (11,36%)

Sedangkan untuk melihat rekapitulasi hasil jawaban responden terhadap variabel disposisi, dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 5.18 : Rekapitulasi Tanggapan Sampel Terhadap Kecenderungan di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

No	Pertanyaan	Frekuensi				Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	
1	Menurut saya mengenai para pelaksanaan kebijakan dalam menjalankan tugas sesuai dengan yang ditentukan	13	29	33	13	88
		12,5%	19,%	46,8%	12,5%	100 %
2	Para penggerak dari Perusahaan Oplet selalu memberikan motivasi kepada pemilik angkutan	15	42	20	11	88
		10,4%	29,5%	50%	19,7%	100 %
3	Menurut saya mengenai kerjasama antara Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dengan Perusahaan Oplet di Kota Pekanbaru sangat baik	8	25	37	20	88
		9%	28,4%	42%	22,7%	100 %
4	Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru selalu melakukan evaluasi terhadap Kebijakan retribusi izin trayek khususnya pemberian izin angkutan umum jenis oplet di Kota Pekanbaru	9	37	34	10	88
		10,2%	42,2%	38,6%	11,6%	100 %
	<b>Jumlah</b>	<b>45</b>	<b>133</b>	<b>124</b>	<b>54</b>	<b>356</b>
	<b>Rata-rata</b>	<b>11,2</b>	<b>33,2</b>	<b>31</b>	<b>13,5</b>	<b>88</b>
	<b>Persentase</b>	<b>12,7%</b>	<b>37,7%</b>	<b>35,2%</b>	<b>15,3%</b>	<b>100 %</b>

*Sumber : Data Olahan Hasil Penelitian 2013*

Dari tabel 5.18 tentang variabel kecenderungan diketahui bahwa sebanyak 11 orang responden atau (12,7%) responden mengatakan Baik, sedangkan yang menyatakan cukup baik sebanyak 33 orang responden (37,7%) kemudian yang menyatakan kurang baik sebanyak 31 orang responden atau (35,2%) dan yang

menyatakan tidak baik sebanyak 13 orang responden atau (15,3%) Kemudian berdasarkan perjumlahan dari 4 sub indikator yang diteliti, maka dapat diketahui bahwa indikator Sumber Daya yang disediakan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam rangka implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek khususnya Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet di Kota Pekanbaru di belum terimplementasi dengan baik.

#### **5.2.4. Analisis Indikator Struktur Organisasi**

Struktur birokrasi merupakan faktor penting dalam melaksanakan suatu kebijakan, tanpa didukung dengan struktur merupakan struktur birokrasi yang baik kebijakan yang akan dilaksanakan tidak akan maksimal. Struktur birokrasi berupa adanya koordinasi yang baik antara instansi-instansi terkait dalam melaksanakan suatu kebijakan serta pengelolaan kegiatan mulai dari pembuat kebijakan sampai pada para pelaksana dilapangan.

Pengawasan merupakan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut. Pengawasan adalah proses untuk memastikan bahwa segala aktifitas yang terlaksana sesuai dengan apa yang telah direncanakan. Pengawasan pada dasarnya diarahkan sepenuhnya untuk menghindari adanya kemungkinan adanya penyelewengan atau penyimpangan atas tujuan yang akan dicapai melalui pengawasan diharapkan dapat membantu melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan secara efektif dan efisien.

Untuk melihat tanggapan responden mengenai pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam menjalankan kebijakan implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 5.19 : Tanggapan Sampel mengenai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru telah melakukan pengawasan kepada angkutan oplet dalam menjalankan kebijakan retribusi izin trayek khususnya pemberian izin angkutan umum jenis oplet di Pekanbaru**

No	Tanggapan Responden	Jumlah Responden (Orang)	Persentase
1	Baik	5	5,68%
2	Cukup Baik	33	37,5%
3	Kurang Baik	45	51,13%
4	Tidak Baik	5	5,68%
<b>Jumlah</b>		<b>88</b>	<b>100%</b>

***Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.***

Dari tabel 5.19 diatas dapat diketahui bahwa dari 88 orang responden yang tanggapan responden mengenai dinas perhubungan kota Pekanbaru telah melakukan pengawasan kepada angkutan oplet dalam menjalankan kebijakan retribusi izin trayek berada pada kategori Baik 5 orang atau 5,68% dan yang menyatakan Cukup Baik 33 orang atau 37,5%. Selain itu, tanggapan responden menyatakan Kurang Baik berjumlah 45 orang atau 51,13%. Adapun yang menyatakan Tidak Baik adalah sebanyak 5 orang atau 5,68%.

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden tentang terdapatnya sanksi yang diberikan oleh Dinas Perhubungan kepada aparat pelaksana kebijakan terhadap kebijakan yang dilakukan dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 5.20: Tanggapan Sampel mengenai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mempunyai ketepatan waktu dalam melakukan pengawasan pada angkutan dalam menjalankan kebijakan retribusi izin trayek**

No	Tanggapan Responden	Jumlah Responden (Orang)	Persentase
1	Baik	12	13,63%
2	Cukup Baik	34	38,63%
3	Kurang Baik	39	44,31%
4	Tidak Baik	3	3,4%
<b>Jumlah</b>		<b>88</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.*

Dari tabel 5.20 diatas dapat diketahui bahwa dari 88 orang responden yang tanggapan responden menyatakan tentang respon dari para pelaksanan terhadap implementasi kebijakan retribusi izin trayek jenis oplet di Kota Pekanbaru berada pada kategori Baik 12 orang atau (13,63%) dan yang menyatakan Cukup Baik 34 orang atau (38,63%). Selain itu, tanggapan responden menyatakan Kurang Baik berjumlah 39 orang atau (44,31%). Adapun yang menyatakan Tidak Baik adalah sebanyak 3 orang atau (3,4)%.

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden tentang terdapatnya sanksi yang diberikan oleh Dinas Perhubungan kepada aparat pelaksana kebijakan terhadap kebijakan yang dilakukan dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 5.21 : Tanggapan Sampel mengenai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mempunyai Tanggungjawab Dalam Bekerja Para Pelaksana Kebijakan Retribusi Izin Trayek**

<b>No</b>	<b>Tanggapan Responden</b>	<b>Jumlah Responden (Orang)</b>	<b>Persentase</b>
1	Baik	14	15,90%
2	Cukup Baik	33	37,5%
3	Kurang Baik	34	38,63%
4	Tidak Baik	6	6,81%
<b>Jumlah</b>		<b>88</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.*

Dari tabel 5.21 diatas dapat diketahui bahwa dari 88 orang responden yang tanggapan responden menyatakan tentang Tanggung jawab yang tinggi dalam menjalankan Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek berada pada kategori Baik 14 orang atau (15,90%) dan yang menyatakan Cukup Baik 33 orang atau (37,5%). Selain itu, tanggapan responden me,nyatakan Kurang Baik berjumlah 34 orang atau (38,63%). Adapun yang menyatakan Tidak Baik adalah sebanyak 6 orang atau (6,81%)

Mengetahui tanggapan responden tentang struktur birokrasi pada implementasi Peratur Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek khususnya Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet di Kota Pekanbaru secara keseluruhan baik ditinjau dari segi pengawasan, pemberian sanksi maupun dari segi tanggungjawab dalam bekerja, penulis sajikan dalam tabel berikut :

**Tabel 5.22 : Rekapitulasi Tanggapan Sampel Terhadap Struktur Birokrasi di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

No	Pertanyaan	Frekuensi				Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	
1	Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru telah melakukan pengawasan kepada angkutan oplet dalam menjalankan kebijakan retribusi izin trayek khususnya pemberian izin angkutan umum jenis oplet di Pekanbaru	5	33	45	5	88
		5,6%	37,5%	51,1%	5,6%	100 %
2	Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mempunyai ketepatan waktu dalam melakukan pengawasan pada angkutan dalam menjalankan kebijakan retribusi izin trayek	12	34	39	3	88
		13,6%	38,6%	44,3%	3,4%	100 %
3	Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mempunyai Tanggung jawab Dalam Bekerja Para Pelaksana Kebijakan Retribusi Izin Trayek	14	33	34	6	88
		15,9%	37,5%	38,6%	6,8%	100 %
	<b>Jumlah</b>	<b>31</b>	<b>100</b>	<b>118</b>	<b>14</b>	<b>263</b>
	<b>Rata-rata</b>	<b>10,3</b>	<b>33,3</b>	<b>39,3</b>	<b>4,6</b>	<b>88</b>
	<b>Persentase</b>	<b>11,7%</b>	<b>37,8%</b>	<b>44,6%</b>	<b>5,2%</b>	<b>100 %</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.*

Dari tabel 5.22 tentang variabel Strukur organisasi diketahui bahwa sebanyak 10 orang responden atau (11,7%) responden mengatakan Baik, sedangkan yang menyatakan cukup baik sebanyak 33 orang responden (37,8%) kemudian yang menyatakan kurang baik sebanyak 39 orang responden atau (44,6%) dan yang



menyatakan tidak baik sebanyak 5 orang responden atau (5,2%) Kemudian berdasarkan perjumlahan dari 4 sub indikator yang diteliti, maka dapat diketahui bahwa indikator Sumber Daya yang disediakan dinas perhubungan Kota Pekanbaru dalam rangka implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek khususnya Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet di Kota Pekanbaru di belum terimplementasi dengan baik.

Hasil penelitian dari Variabel Struktur organisasi dijumpai bahwa para Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru masih lemah dalam melakukan pengawasan terhadap penyelenggaraan perda No 14 Tahun 2012 sehingga mengakibatkan pemilik angkutan tidak melakukan pengurusan dan perpanjangan izin trayek.

### **5.3. Rekapitulasi Tanggapan Sampel Mengenai Implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek di Kota Pekanbaru Studi Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet**

Untuk melihat hasil secara keseluruhan tanggapan sampel mengenai implementasi Peraturan Daerah Nomo 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek jenis Oplet, penulis mengambil setiap hasil jumlah Persentase jawaban terhadap indikator penelitian yaitu Komunikasi, Sumber daya, Kecenderungan dan Struktur Organisasi untuk mengetahui hasil akhir dari penelitian ini.

Adapun untuk mengetahui rekapitulasi jawaban sampel dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 5.23 : Rekapitulasi Tanggapan Sampel Mengenai Struktur Birokrasi Dalam Implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek Khususnya Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet Di Kota Pekanbaru**

No	Pertanyaan	Frekuensi				Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	
1	Hubungan Komunikasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Implementasi Perda Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek	41	145	137	30	353
		11,5%	42,4%	41,7%	14,7%	100 %
2	Hubungan Sumber Daya Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Implementasi Perda Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek	30	106	179	37	353
		8,5%	30,1%	50,7%	9,6%	100 %
3	Hubungan Kecenderungan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Implementasi Perda Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek	45	133	121	54	353
		12,7%	37,7%	35,2%	15,3%	100 %
4	Hubungan Struktur Birokrasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Implementasi Perda Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek	31	100	118	14	263
		11,7%	37,8%	44,6%	4,6%	100 %
	<b>Jumlah</b>	<b>147</b>	<b>484</b>	<b>555</b>	<b>135</b>	<b>1320</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian 2013.*

### **5.3. Kendala Yang Di Hadapi Pemerintah Kota Pekanbaru Dalam Implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek Di Kota Pekanbaru**

Dengan melihat kondisi ekonomi masyarakat Kota Pekanbaru pada saat ini pertumbuhan yang sangat pesat dialami oleh pemerintah Kota Pekanbaru, dengan kenaikan inflasi pertumbuhan Kota Pekanbaru sebesar 7,5 %. Akan tetapi peningkatan ekonomi tidak dapat dirasakan langsung oleh masyarakat transportasi yang semakin hari semakin berat. Pemerintah Kota Pekanbaru Menerapkan Peraturan Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek. Namun Peraturan tersebut tidak dapat terimplementasi dengan baik adanya beberapa hambatan.

Adapun hambatan-hambatan yang dialami Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengimplementasi kan Peraturan Daerah Nomor 14 tahun 2012 Tentang Retribusi izin trayek di Kota Pekanbaru adalah sebagai berikut :

1. Kurangnya dukungan anggaran dan fasilitas yang memadai sehingga implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek tersebut tidak teimplementasi secara baik.
2. Para pelaksana kebijakan terlihat kurang serius dalam menjalankan tugas dan kewajibanya yang telah dibebankan kepadanya sehingga hasil dari kerja tidak sesuai dengan yang diharapkan.
3. Dan ditunjang dengan rendahnya kesadaran dari pemilik angkutan terhadap ketaatan terhadap pelaksanaan kebijakan retribusi izin trayek.

4. Pemerintah Kota Pekanbaru terlihat kurang serius dalam menangani permasalahan-permasalahan yang terjadi dilihat dari tidak di anggarkan secara langsung tentang kebijakan Perda Nomor 14 Tahun 2012 ini.

Dari rekapitulasi tabel di atas dapat diketahui Frekuensi option sebagai berikut :

$$A = 147$$

$$B = 484$$

$$C = 555$$

$$D = 135$$

Untuk mencari persentase rata-rata rekapitulasi di atas dapat digunakan rumus sebagai berikut :

$$N = Fa + Fb + Fc + Fd$$

$$= 147+484+555+135$$

$$= 1320$$

Selanjutnya adalah mencari F terlebih dahulu dengan cara memberikan bobot untuk masing-masing pilihan (option) yaitu :

Option A dengan bobot 4

Option B dengan bobot 3

Option C dengan bobot 2

Option D dengan bobot 1

Dari bobot yang telah diberi nilai di atas, maka dapatlah diperoleh F sebagai berikut :

$$\text{Frekuensi option } A = 147 \times 4 = 588$$

$$\text{Frekuensi option } B = 484 \times 3 = 1452$$

$$\text{Frekuensi option } C = 555 \times 2 = 1110$$

$$\text{Frekuensi option } D = 135 \times 1 = 135$$

$$\text{Jumlah } F = 2844$$

Berdasarkan jumlah yang telah diperoleh di atas maka dapat dicari persentase rata-rata kualitatifnya sebagai berikut :

$$P = \frac{F}{N} \times 100 \div 4$$

$$= \frac{100.F}{4.N}$$

$$= \frac{100 (F)}{4 (N)}$$

$$= \frac{100 \times 2844}{4 \times 1320}$$

$$= \frac{284400}{5280}$$

$$= 53,86$$

Dari persentase rata-rata kualitatif yang diperoleh di atas adalah Implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek Studi Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet Kota Pekanbaru. Untuk memahami maksimal atau belum maksimalnya Implementasi Peraturan

Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek tersebut akan akan diberi ukuran, menurut Suharsimi Ari Kunto sebagai berikut :

Tinggi/Maksimal	: 76-100%
Cukup/Kurang	: 56-75%
Tidak Maksimal/Rendah	: 40-45%
Sangat Tidak Maksimal/Sangat Rendah	: 0-39%

Dari rekapitulasi kuesioner tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek Studi Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet di Kota Pekanbaru menunjukkan bahwa Implementasi Peraturan Daerah Tentang Retribusi Izin Trayek ini dalam kategori yang cukup maksimal, hal ini dapat dilihat dari persentase rata-rata kualitatif yang berjumlah 53,8%

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang peneliti lakukan di lapangan mengenai Implementasi Kebijakan Peraturan Daerah implementasi peraturan daerah nomor 14 tahun 2012 tentang retribusi izin trayek (Studi pemberian izin angkutan umum jenis oplet). Dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Komunikasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika dalam rangka implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek Studi Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet di Kota Pekanbaru mendapati jawaban Cukup Baik sebanyak 36 Orang atau 42,4% dari 88 Sampel. Hasil wawancara penuli dengan sampel mengatakan pemerintah ada memberikan sosialisasi akan tetapi kurang serius sehingga mengakibatkan banyaknya pemilik angkutan umum kurang memahami dan mematuhi Perpanjangan Izin Trayek.
2. Sumber daya yang disediakan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika dalam rangka Implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek Studi Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet di Kota Pekanbaru mendapati jawaban

Kurang Baik sebanyak 44 orang atau 50% dari sampel 88 sampel. Hasil wawancara penulis dengan sampel yang mengatakan Pelaksanaan kebijakan yang kurang berkualitas dan kompeten dalam pelaksanaan kebijakan, kurangnya penyediaan fasilitas-fasilitas yang diperlukan dalam pelaksanaan kebijakan, serta pengawasan anggaran yang lemah dalam penggunaannya.

3. Kecenderungan para pelaksana kebijakan dalam rangka Implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek Studi Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet di Kota Pekanbaru mendapati jawaban Cukup Baik sebanyak 33 orang atau 37,7% dari 88 orang sampel.
4. Struktur Birokrasi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru dalam rangka Implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek Studi Pemberian Izin Angkutan Umum Jenis Oplet di Kota Pekanbaru mendapati jawaban Kurang Baik sebanyak 39 orang atau 44,6% dari 88 orang Sampel. Berdasarkan wawancara yang dilakukan peneliti menyimpulkan kurangnya partisipasi dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika sebagai pelaksana kebijakan yang telah tertuang dalam Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek.

Dari Hasil rekapitulasi 4(Empat) Indikator jawaban responden menunjukkan bahwa rata-rata implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun



2012 Tentang Retribusi Izin Trayek studi pemberian izin angkutan umum jenis oplet di Kota Pekanbaru secara umum telah berlangsung dengan Kurang Baik.

Dan dapat disimpulkan Kendala yang dihadapi oleh Pemerintah Kota Pekanbaru melalui Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika dalam pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek di Kota Pekanbaru karena kurangnya dukungang anggaran dan fasilitas yang memadai, dan para pelaksana kebijakan terlihat kurang serius dalam menjalankan tugas serta ditunjangnya masih rendahnya kesadaran dari pemilik angkutan umum terhadap ketaatan dalam kewajiban dalam membayar Retribusi Izin trayek.

## **6.2 Saran**

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka penulis dapat menarik beberapa saran sebagai berikut:

1. Diharapkan dimasa yang akan datang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Trayek maupun Perda Perubahan Studi Pemberian izin Angkutan Umum Jenis Oplet di Kota Pekanbaru dapat dipertahankan dan ditingkatkan dengan memberikan retribusi informasi yang aktual, jelas dan merata kepada semua terminal, rute, perusahaan dan Pemilik angkutan sendiri.
2. Diharapkan bisa menjalin hubungan kerja sama yang baik antara Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru dengan

Perusahaan angkutan umum dalam sosialisasi pemberian jenis angkutan umum jenis oplet.

3. Diharapkan penelitian ini berguna bagi semua kalangan dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, Organda, Perusahaan dan Pemilik angkutan sebagai bahan referensi dan perbaikan dimasa mendatang sehingga pelaksanaan dari Perda tersebut dapat terealisasi dengan baik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alisjahbana. 2006. **Marganalisasi Sektor Informal Perkotaan**. Surabaya : ITS Press.
- Didi Marzuki. 2006, **Bekerja Demi Rakyat : Meningkatkan Kompetisi Aparatur Pemerintah Daerah dalam Kebijakan dan Pelayanan Publik**. Jakarta : Komunal.
- Dunn, William, 2000, **Pengantar Studi Penelitian Kebijakan Publik**. Jakarta : Edisi Pertama, PT. Bumi Aksara.
- Dunn, William, 2003, **Pengantar Analisis Kebijakan Publik**. Gajah Mada University Yogyakarta : Press.
- Effendi, Tadjudin Noer. 1995. **Sumber Daya Manusia, Peluang Kerja dan Kemiskinan**. Yogyakarta : PT. Tiara Wacana Yogya
- Erwin, AP dan Wahyudi K. 2005, **Birokrasi Publik : Dalam Sistem Politik Semi Parlementer**. Yogyakarta : Gaya Media.
- Islamy, M Irfan, 2003. **Sistem Pemerintahan Indonesia**. Jakarta : Bumi Aksara.
- Kanil, M Irfan, 2003. **Sistem Pemerintahan Indonesia**. Jakarta : Bumi Aksara.
- Moenir, R. 2000. **Migrasi**. Jakarta : Lembaga Penerbit Universitas Indonesia.
- Nugroho, D Riant, 2003. **Kebijakan Publik ( Formulasi, Implementasi dan Evaluasi)**. Jakarta : Gramedia.
- Sari, Devita. 2003. (Dalam Tesis) **Pengaruh Keberadaan Pedagang Kaki Lima Terhadap Lingkungan Fisik Kota Pekanbaru**. Semarang : Universitas Diponogoro.
- S, Abdul Wahab. 2005, **Mendemokrasi Kebijakan Publik di Daerah Via Analisis Kebijakan Publik Partisipatif**. Malang : FIA- Unibraw.
- Siagian, P Sondang, 2003, **Mempermudah Kordinasi Dalam Manajemen**. Ghalia Indonesia.
- Sedarmayanti. 2004. **Good Governace ( Kepemerintahan Yang Baik)**. Bandung : Mandar Maju.
- Setia, Resmi, 2008. (Dalam Skripsi) **Ekonomi Informal Perkotaan : Sebuah Kasus Tentang Pedagang Kaki Lima di Kota Bandung**. Bandung : Institusi Teknologi Bandung.

SP. Hasibuan, Melayu. 2003. **Manajemen Sumber Daya Manusia**. Jakarta : Bumi Aksara

Sugiyono. 2003. **Metode Penelitian Administrasi**. Bandung : CV. Alfabeta.

Saiful Arif. 2006, **Reformasi Birokrasi dan Demokratisasi Kebijakan Publik, Placid's dan KI**. Malang : Bekerja Sama dengan Averroes Press.

-, 2004. Dalam Skripsi ) **Dominasi Kekuasaan Pemerintah Kota terhadap Pedagang Pasar Senapelan Kota Pekanbaru**. Medan : Universitas Sumatera Utara.

**Peraturan Negara dan Peraturan Pemerintah Daerah :**

—, Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2009 Tentang Peraturan Perubahan Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2012

--, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2001 Tentang Perubahan Atas UU Nomor 18 Tahun 1997 Tentang Retribusi Daerah